HEFT 19 / BERLIN, 31. OKTOBER 1939

Der Adler

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHS-LUFTFAHRTMINISTERIUMS

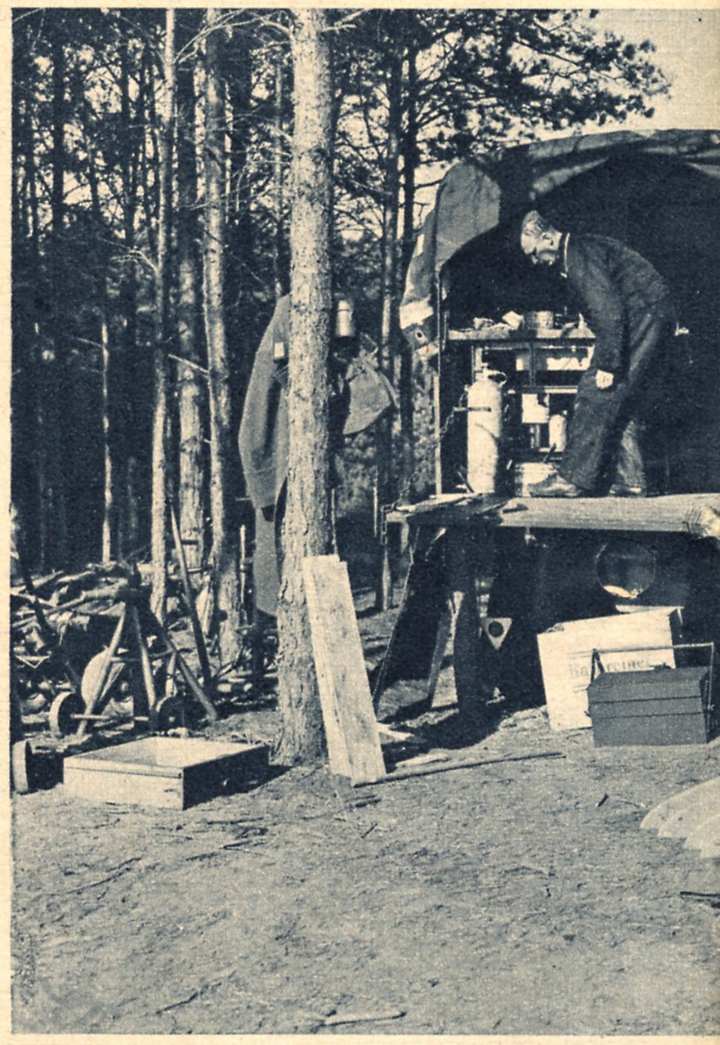
Flieger schlagen den Feind

ZWEIKAMPF
Im ritterlichen Luftduell ist der deutsche Jäger Sieger über den feindlichen Angreifer geblieben
Zeichnung von Richard Heß

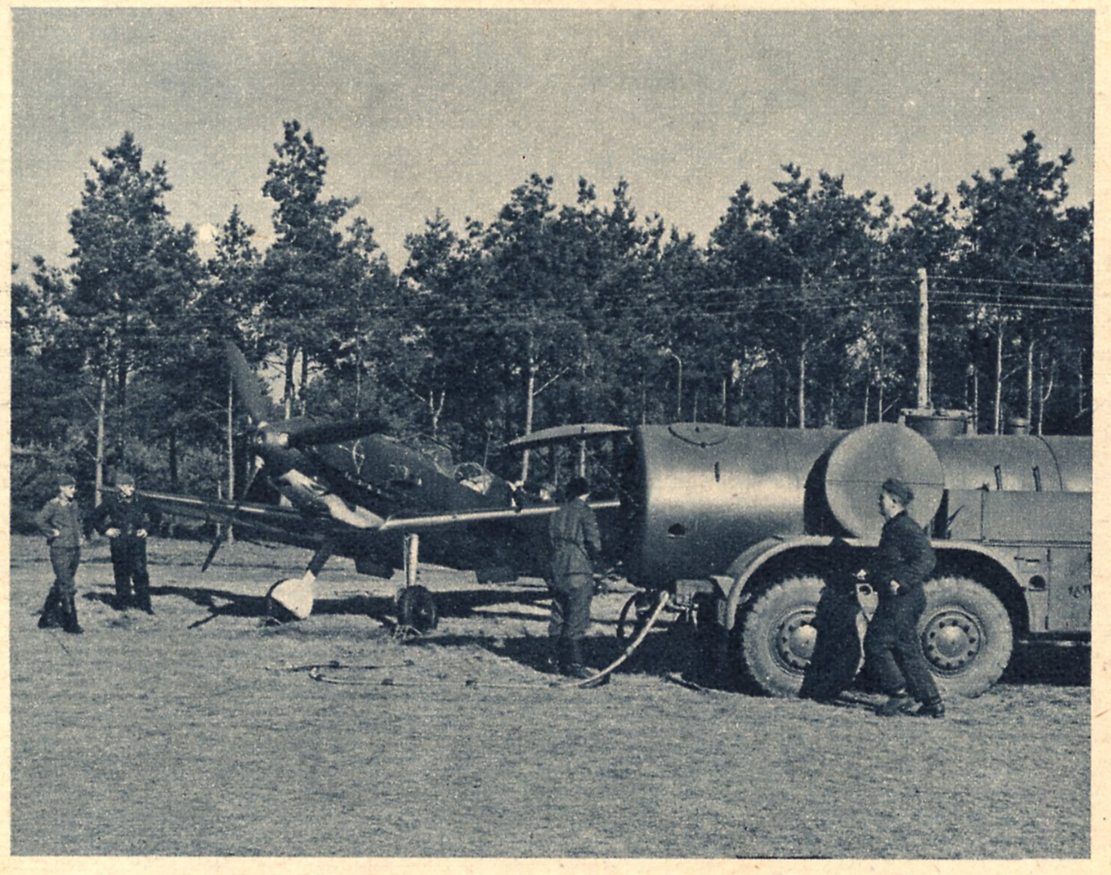
„Jäge

Sonderaufnahmen für

Am Rande des Flugfeldes, in ihrer Tarnfarbe von oben kaum zu erkennen, stehen die Jagdflugzeuge einsatzbereit. Ein Befehl des Staffelführers genügt, und die Flugzeugführer eilen an ihre Maschinen, klettern in den Sitz; das Bodenpersonal hilft beim Anschnallen; der Motor wird angeworfen, und nur wenige Minuten nach dem Alarm rollen die „Jäger" über das Flugfeld — dem Feinde entgegen!



In der Materialausgabe der Jagdstaffel. Schwere Fahrzeuge schaffen alles, was Männer und Ma-



Wie alle Manöver, so muß auch das Tanken beim Jagdflugzeug blitzschnell vor sich gehen. Tankwagen, die wie Lokomotiven aussehen, versorgen die Jäger aufs schnellste mit dem notwendigen Betriebsstoff

Rechts: Die Reparaturwerkstatt der Jagdstaffel, in der Schäden aller Art an Motor oder Zelle schnellstens ausgebessert werden können

r“ schützen Berlin

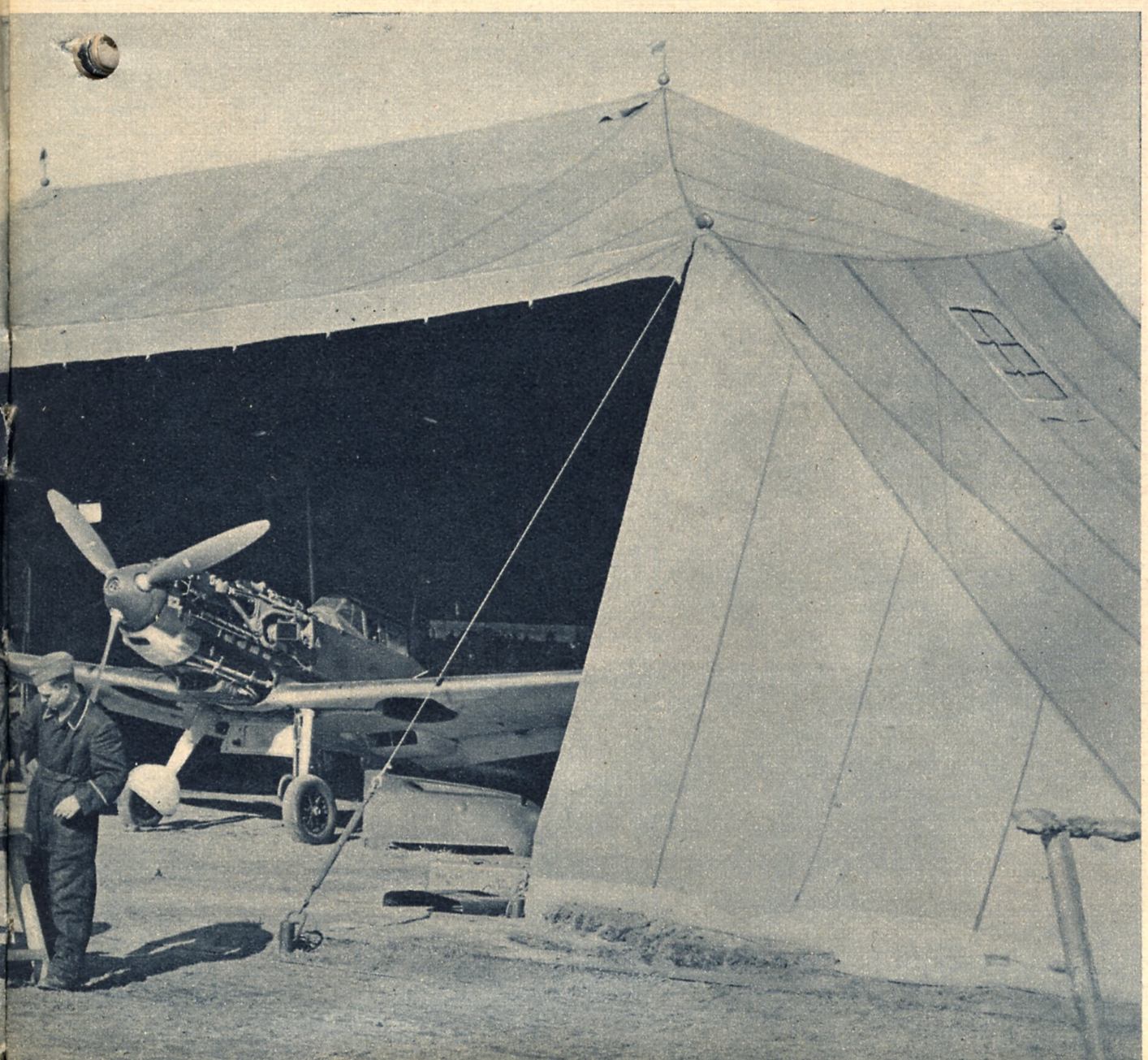
den „Adler“ von Alex Stöcker

schinen brauchen, zu den feldmäßigen Fliegerhorsten, wo es vom Bodenpersonal sofort in sichere Obhut genommen wird

Dem Feinde entgegen! Nach dem Start ordnen sich die Schwärme in der Luft und brausen so dem befohlenen Ziele zu

Zum Schutze der Reichshauptstadt sind vielerorts in der Mark Brandenburg feldmäßige Fliegerhorste errichtet worden, in denen Jagdstaffeln der Luftwaffe zur Abwehr etwaiger feindlicher Angriffe jederzeit startbereit liegen. Wir bringen einen Bildbericht, der in einem solchen feldmäßigen Fliegerhorst dicht bei Berlin von unserem Kameramann Alex Stöcker aufgenommen wurde

Alle Teile der Jagdstaffel sind gegen Fliegersicht gedeckt untergebracht. Im Hintergrund das Stabszelt, das im Waldesdämmer, am Rande des Flugfeldes liegt



Der Stab der Jagdstaffel beim Studium der Karte des ihr zugewiesenen Sperrbezirks. Dicht beim Stabszelt steht auch der Funkwagen, der „Ohr und Mund“ der Jagdstaffel enthält und in dem die Männer von der Luftnachrichtentruppe ihren für die Staffel wichtigen Dienst tun

Im Sturzflug gegen polnische Bunker

Zeichnungen von Richard Heß · Text Herbert Scharkowski

Im bläulichen Schimmer eines Herbstmorgens liegt der Startplatz, ein von Waldstreifen umschlossenes Feld. Wie ungeheure Hornissen mit Beinen, die wie Bärentatzen aussehen, stehen die Sturzkampfflugzeuge in einer Reihe ausgerichtet. Über dem ganzen feldmäßigen Fliegerhorst liegt die Stille des Wartens. Wird nun bald der Startbefehl kommen? Er liegt in der Luft — das weiß jeder, denn die Staffelkapitäne haben bereits ihre ins einzelne gehenden Befehle entgegengenommen, und die Besatzungen stehen an ihren Maschinen bereit. Es sind soldatische Gestalten, die durch die Fliegerkombination noch wuchtiger wirken. Angriffsfreude und eiserne Entschlossenheit liegen auf ihren Gesichtern. Die Schule der Sturzkampfflieger ist eine harte Schule. Sie alle sind durch sie schon seit langem hindurchgegangen, und nun ist zum übungsmäßigen Einsatz die eiserne Erprobung im Kriege gekommen. Jeder dieser Sturzkampfflieger muß anfangen zu rechnen, wenn man ihn fragt, wieviel Angriffe auf den Feind er schon geflogen ist, und meist trifft er doch nicht die genaue Zahl. Nur eins weiß er gewiß, daß der Angriff für ihn keine unbekannte Größe mehr ist, daß er sich auf sich selbst und auf seine Maschine verlassen kann und daß ihn der Erfolg gelehrt hat, wie haargenau und sicher seine Bomben sitzen.

Plötzlich geht es wie ein Wirbel über das Feld: Der Startbefehl ist gegeben. In unfaßbar kurzer Zeit haben die Besatzungen ihre Plätze eingenommen. Die Motoren springen an, wie Donner braust es über das Feld, und nun heben sich auch die ersten Ketten vom Boden ab. Es ist, als habe sich nichts gegenüber den unzähligen Übungsflügen über dem heimatlichen Übungsplatz geändert. Mit eiserner Ruhe bringen die Flugzeugführer ihre Maschinen in immer größere Höhe, tausend, zweitausend, dreitausend Meter werden erreicht. Wie eine bunte, vielgestaltige, aus unzähligen Mosaiken geformte Landkarte nimmt sich die Landschaft unter ihnen aus, und nun schiebt sich auch wie ein uferloses Schneemeer die Wolkendecke dazwischen — die Sicht auf die Erde ist genommen. Nur die Kameraden sieht man vor und neben sich, wie sie einsam über dem leuchtenden Wolkenmeer dahinjagen. Die Kopfhörer in den Fliegerkappen

Links: Auf einem Spezialwagen wird die Zehn-Zentner-Bombe unter den Rumpf des Sturzkampfflugzeugs gefahren, um dort eingehängt zu werden

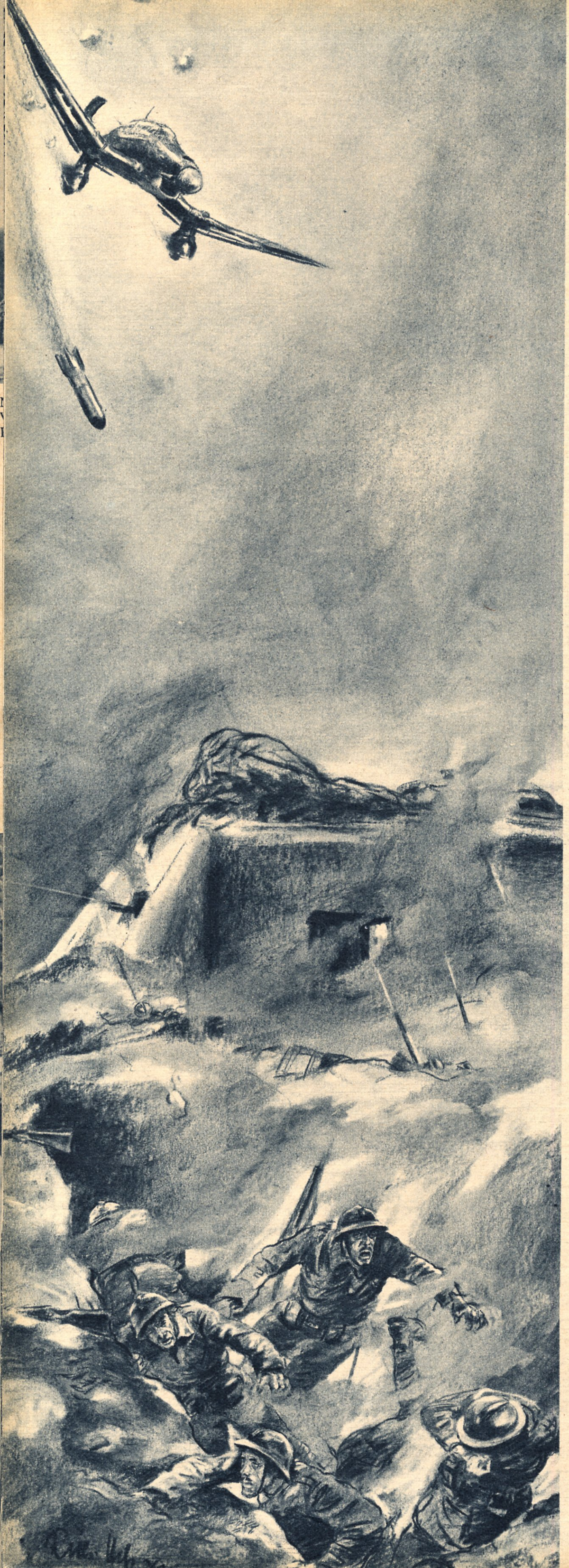
In Bruchteilen von Sekunden vollzieht sich das Abkippen der Stukas zum steilen Sturzflug. Das Sturzkampfflugzeug oben links hat noch nicht zum Sturzflug angesetzt

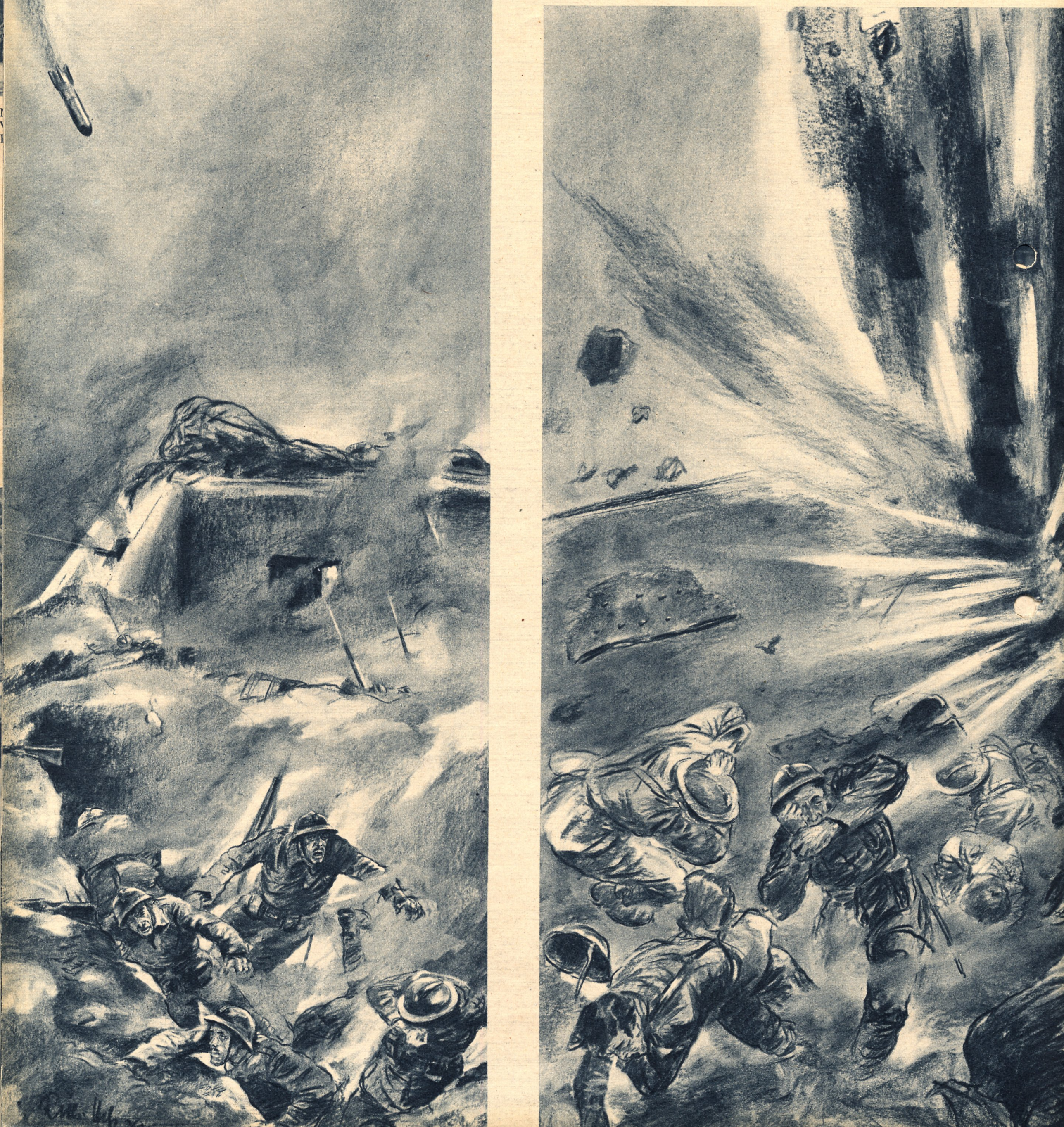
Links: Panik in den Laufgräben, die den polnischen Bunker umgeben. Die Mannschaften sehen den Stukaangriff und suchen sich im letzten Augenblick in Sicherheit zu bringen

Unten: Die Bombe des deutschen Sturzkampfffliegers hat gesessen. Das brüchige Material des Bunkers, ein typisches Erzeugnis polnischer Wirtschaft, wird unter der Gewalt der Detonation zersprengt

sind die Mittler der unsichtbaren Verbindung, die mit dem Staffelkapitän und auch mit den Bodenstationen ununterbrochen besteht; die Sprache wird durch Kehlkopfmikrophon aufgenommen und jagt durch die Atherwellen zum Nachbarflugzeug oder viele viele Kilometer zurück zur Bodenstation.

Nun muß es bald so weit sein. Der Befehl lautet, eine polnische Bunkerlinie durch Bombenwurf sturmreif zu machen und so die Stützpunkte des feindlichen Widerstandes zu zerstören. Das Ziel des Angriffs ist schon nahegerückt. Die Wolkendecke ist auch wieder auf-





gerissen, die Blicke der Flieger wandern hinab über die Weite des Landes und heften sich suchend auf einen kleinen Fluß, auf Höhenzüge und einen Talriß, die als besondere Orientierungspunkte dienen. Da kommt auch der Befehl zum Angriff. Die einzelnen Stukas formieren sich im „Gänsemarsch". Jetzt sind alle Sinne angespannt, die ganze Energie des Menschen richtet sich auf die erfolgreiche Durchführung des Befehls. Das Führerflugzeug, das sein Ziel kurz vor dem Überfliegen erreicht hat, kippt plötzlich fast senkrecht nach unten ab, nur dreißig oder vierzig Meter hinterher folgt das zweite Flugzeug, und dann jagen alle Stukas in rasendem Sturzflug auf ihr Ziel los. Mit seinem ganzen Flugzeug zielt der Flugzeugführer, die Stellung, die er in der Tiefe als das ihm gesetzte Angriffsziel ausgemacht hat, behält er ununterbrochen im Fadenkreuz. Das ganze Land unter ihm scheint ihm entgegenzufliegen, immer größer werden die Konturen, immer schneller der Sturz, und jetzt löst der Führer die zentnerschwere Bombe, die unter dem Flugzeugrumpf sitzt. Der schwerste Augenblick ist gekommen, das Hochreißen der Maschine, bei dem das Blut des Körpers in die Beine jagt und man wie mit einer Riesenfaust in den Sitz gedrückt wird.

Schon ist das Flugzeug im Tiefflug Hunderte von Metern weitergejagt. Gewaltige Explosionssäulen im Hintergrund zeigen den fächerförmig auseinanderfliegenden einzelnen Stukas an, daß die Bomben gesessen haben. Erst ein Beobachterflugzeug aber bringt ihnen die Kunde, wie furchtbar die Wirkung der Bomben war. Stukastaffeln haben ihre Pflicht getan, die feindliche Widerstandslinie bietet dem Angriff unserer Truppen kein Hindernis mehr.

Zum Bilde rechts: Bei der Küstenfliegerei wird häufig mit künstlichem Nebel gearbeitet, der entweder vom Boden aus abgeblasen oder von in niedriger Höhe fliegenden Flugzeugen als Nebelvorhang vor zu tarnende Objekte gelegt wird

Zum Bilde links: Das Flugboot wird zum Start geschleppt

„Unter uns die englische

Die Angriffe der deutschen Luftwaffe auf die englische Flotte sind der überzeugendste Beweis für die Schlagkraft deutscher Kampfflugzeuge. Aber nicht nur die Kampfflugzeuge sind an diesen Erfolgen beteiligt — über ihre Leistungen darf nicht der unermüdliche Dienst der Aufklärungsflugzeuge vergessen werden, die den Feind in seinen Schlupfwinkeln erst aufspürten. Von ihnen berichtet unser Artikel

Flotte!"

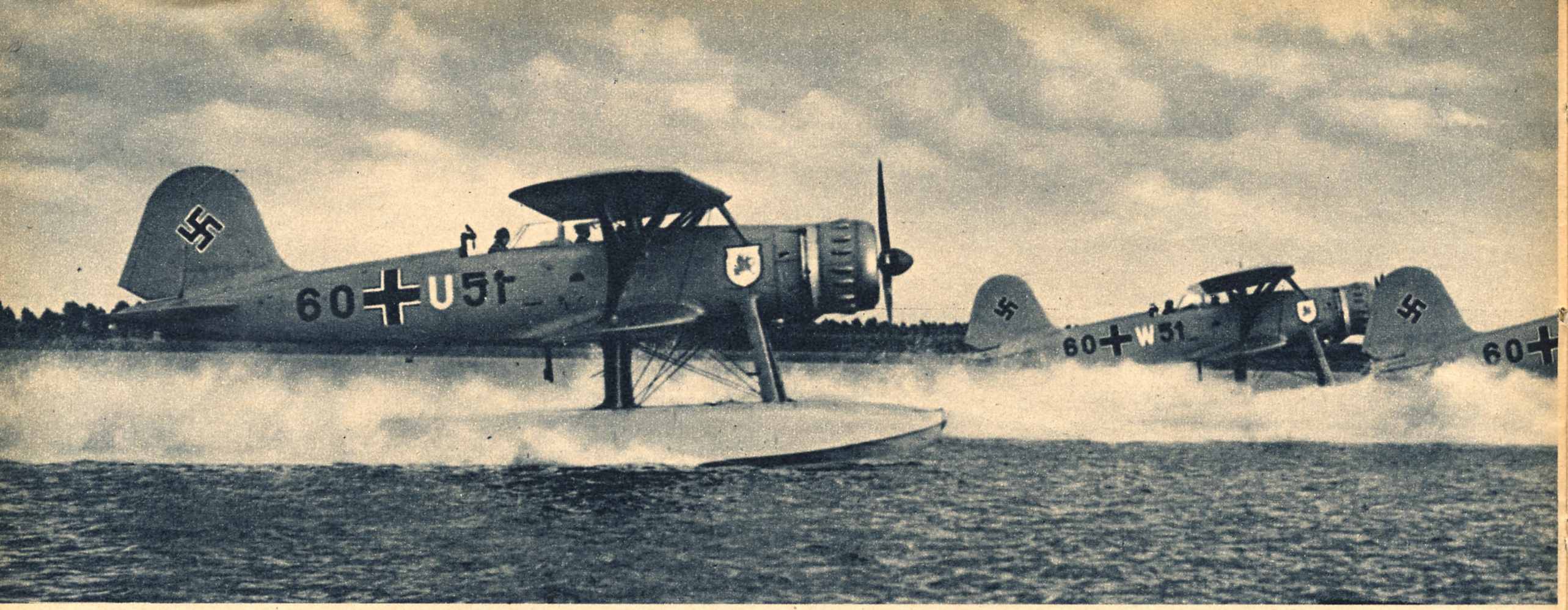
„Tüt, Tüt, Tüt" tönt eindringlich das Rufzeichen des Feldfernsprechers durch das Dienstzimmer des Führers einer Aufklärungsgruppe. Der diensttuende Leutnant nimmt den Hörer auf: „Ja, alles klar, Spruch durchgeben!" Dann rattert der Fernschreiber los. Zeichen um Zeichen hämmern die Tasten auf den Papierstreifen, die der Leutnant aufmerksam verfolgt; er wirft gleichzeitig einen Blick auf die neben ihm liegende Karte. Dann hört das Rattern des Fernschreibers auf, der Leutnant nimmt den Streifen und macht an Hand der darauf stehenden Zeichen, Worte und Zahlen dem Major Meldung. Gleichzeitig rückt er ein auf der Karte steckendes weißes Fähnchen einige Zentimeter weiter nach links: Richtung Nordwesten.

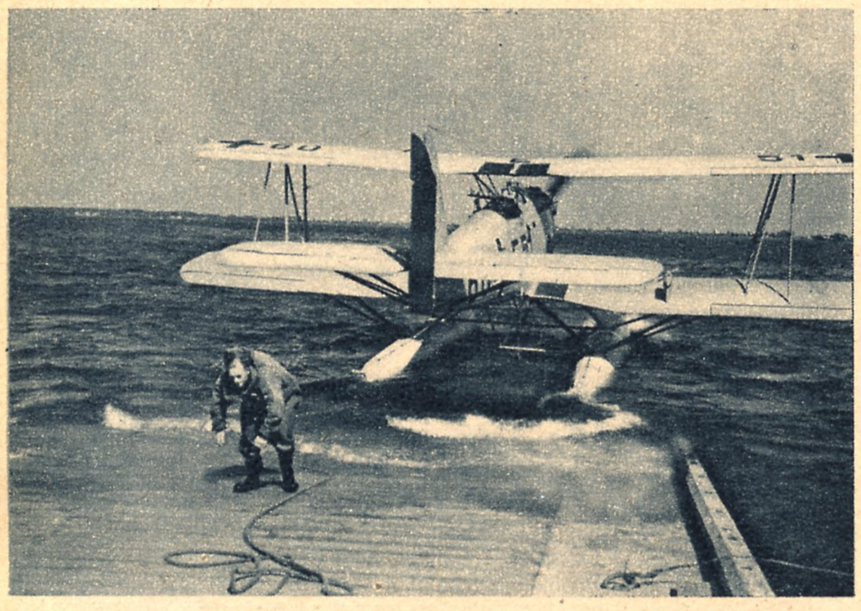
Noch nicht zwei Minuten sind seither verflossen, als schon wieder das Rufzeichen ertönt und der Fernschreiber seine Tätigkeit fortsetzt. Dieses Mal ist es ein rotes Fähnchen, das der Leutnant umstecken muß. Zufriedene Blicke tauschen die beiden Offiziere. Also auch die zweite Aufklärungsmaschine, die heute früh gestartet ist, hat in erstaunlich kurzer Zeit und bei günstigem Wetter das angegebene Ziel, dicht an der Höhle des britischen Löwen, erreicht. Die Beobachter der Maschinen haben wieder allerlei aufspüren können, worüber sich vor allem die leichten Seestreitkräfte unserer Kriegsmarine in der Nordsee freuen dürften.

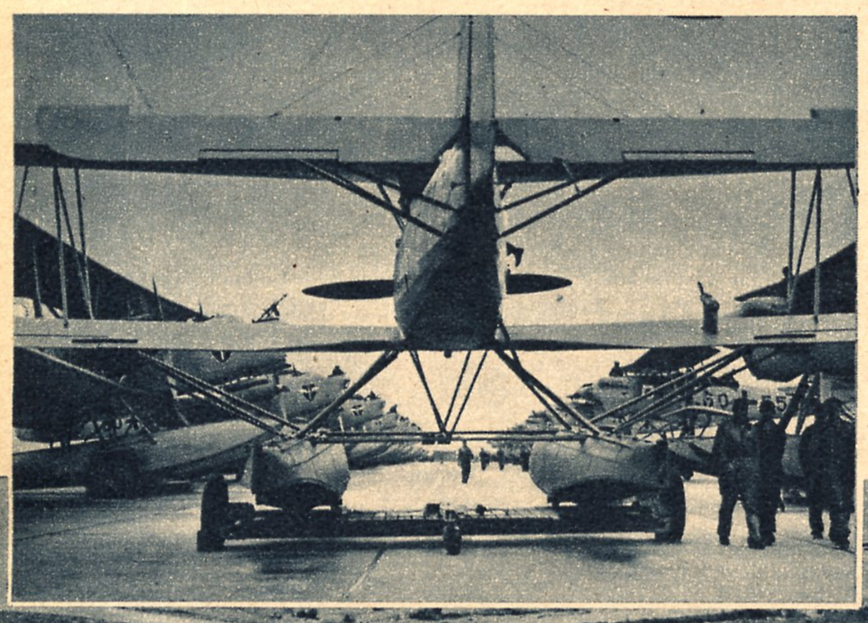
Während hier drinnen eine Fernschreibmeldung die andere jagt, zwischendurch Ordonnanzen mit Mel-

Zum Bilde links: In der Morgensonne marschieren die Besatzungen zu ihren Flugbooten. Sie tragen bereits die hellen Schwimmwesten, die im Notfall aufgeblasen werden

Zum Bilde rechts: Das Flugboot wird vom Land ins Wasser gelassen, von dem aus es dann zum Aufklärungsflug startet Aufn. Paul Mai (3)







dungen kommen und gehen, Flugzeugführer Start- oder Landemeldungen bringen und kurz über die Ergebnisse ihrer Beobachtungen berichten, herrscht draußen auf dem Flughafen ein Betrieb, daß die Fensterscheiben förmlich vom Motorengeräusch der startenden und landenden Maschinen erzittern.

Das sind die „Jagdfalken" der Deutschen Wehrmacht. In schnellem Fluge streben sie Tag um Tag den Jagdgründen zu und spüren den Feind auf, der dem deutschen Volke am liebsten den Garaus machen möchte. Sie stellen fest, was sich an Schiffen dort draußen in der Nordsee umhertreibt. Ihren scharfen Augen entgeht nichts. Handels- und Kriegsschiffe werden ausgemacht und der Standort sofort durch den Äther dem heimatlichen Horst übermittelt.

Jede hier ankommende Meldung wird sofort entschlüsselt und im Klartext dem Kommandeur der Aufklärungsgruppe übermittelt. Gleichzeitig wird auch der Kriegsmarine das Beobachtungsergebnis mitgeteilt. So kann es geschehen, daß plötzlich vor einem Handelsschiff, das ahnungslos und anscheinend unbeobachtet Kriegsmaterial über die Nordsee, irgendeinem englischen Hafen zu, schleppt, ein deutsches Torpedoboot auftaucht, dem überraschten Käpt'n „Halt" gebietet und ein Prisenkommando an Bord schickt. Der alte Seemann hatte eben nicht gemerkt, daß in einigen tausend Metern Höhe ein deutsches Aufklärungsflugzeug über ihn dahingezogen war, ihn entdeckte und sofort Meldung gemacht hat. Über den Heimathorst des Aufklärers ist die Meldung binnen weniger Minuten an die zuständige Dienststelle der Kriegsmarine gelangt und diese wiederum hat dem nächstliegenden Kriegsschiff funkentelegrafisch den Standort der Beute angezeigt.

Links oben: Aufklärer Heinkel He 60 startet von der Ablaufbahn. Der im Vordergrund sichtbare Mann des Bodenpersonals duckt sich unter der Gewalt des vom Propellerwind geschleuderten Sprühregens. Darunter: Aufklärer und Mehrzweckeflugzeuge im Fliegerhorst

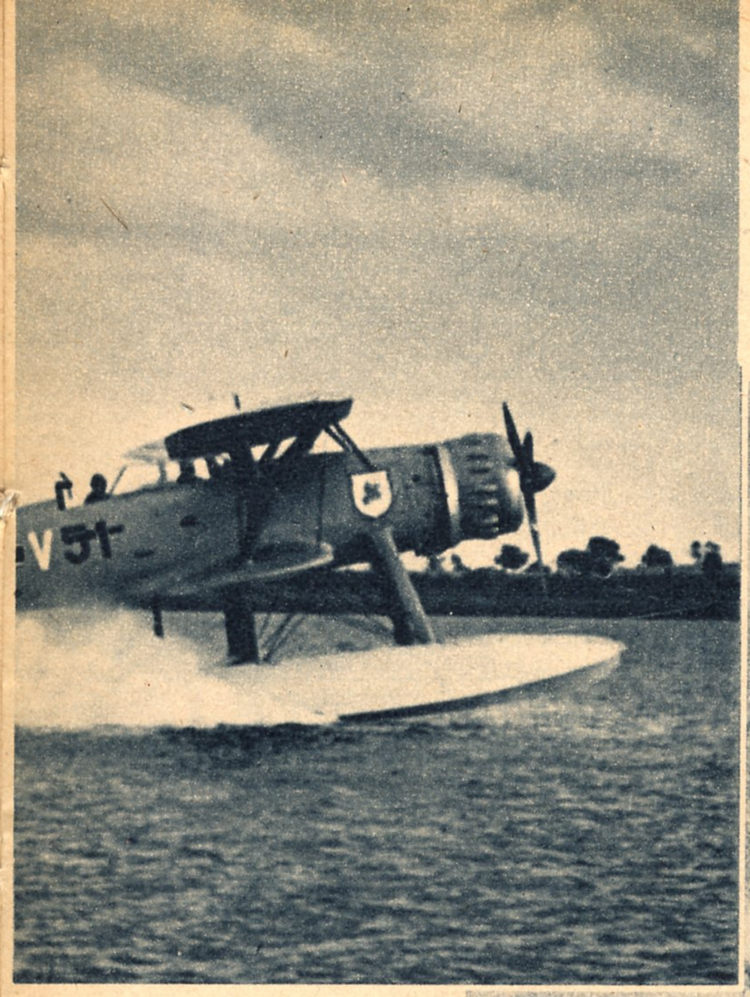
Kaum ist eine Maschine angekommen, stürzen sich die Männer in dem Fotolaboratorium auf die Filme, die entweder mit der eingebauten oder mit der Handkamera aufgenommen wurden. Diese Fotos, zusammen mit den Wahrnehmungen des Beobachters und dem dazugehörigen Kartenmaterial, geben der Luftwaffe und der Marine die wertvollsten Fingerzeige für ihre Unternehmungen. Sorgfältig wird alles, was das scharfe Auge der Kamera erspäht hat, auf den Karten eingezeichnet. Küstenbefestigungen, Flakbatterien, Kriegshäfen, Tankanlagen und was sonst noch alles zu kriegswichtigsten Anlagen im Feindesland gehört. In der Auswertungsstelle stehen auf einem Tisch fein säuberlich ausgerichtet vier Flotten in der Größe des Westentaschenformats. Die deutsche und die englische Handelsflotte und die beiden Kriegsmarinen so, wie sie der Flieger sieht. Immer wieder müssen die Flieger sich mit diesen Modellen beschäftigen, damit sie auch aus großer Höhe ausmachen können, was für ein Schiff da tief unter ihnen seine Bahn zieht. Aus Beobachtungen und Fotos unendlich vieler Flüge sind diese Modelle entstanden. Man muß sich wundern, wie genau sie trotz ihrer Winzigkeit mit den Fotos übereinstimmen.

Die Karten, mit denen die Wände des Raumes buchstäblich tapeziert sind, sprechen eine beredte Sprache von der Betriebsamkeit unserer Aufklärer. Linien um Linien durchziehen sie kreuz und quer. Jagdgebiet dieser Aufklärungsgruppe ist die Nordsee. Vom Skagerrak über ganz England hinweg bis hinunter zum äußersten Süden der britischen Insel zieht sich

FORTSETZUNG AUF SEITE 12

Zum Bilde links: Küstenflugzeuge verschiedener Typen auf einem Fliegerhorst. Vorn eine Heinkel He 59 (Mehrzweckeflugzeug für Fernerkundung, für Einnebelung, Torpedo- und Bombenabwurf) dahinter eine Reihe von Fernaufklärern des Dornier Do 18. He 59 sind Schwimmerflugzeuge, Do 18 Flugboote

Aufn. Alex Stöcker (5)



Eine Kette von Aufklärern des Typs Heinkel He 114 beim Start

Rechts: Ein Erfolg, der durch die Aufklärungsflüge ermöglicht wurde: Deutsche Kampfflugzeuge bombardieren ein engliches Schlachtschiff

Sonderzeichnung für den „Adler" von Friedel

Abschuß trotz elffacher Übermacht

Wie leicht lesen sich die Meldungen von Abschüssen feindlicher Flugzeuge, und wievie Kampfwillen, Einsatz und Schneid gehört doch dazu, solche Siege zu erfechten! Der Kampf dauert oft nur wenige Augenblicke; in diesen Sekunden aber liegt die Erfüllung des fliegerischen Daseins. Davon hat uns jetzt wieder ein Leutnant einer im Westen stationierten Jagdgruppe erzählt. In den letzten Septembertagen schoß er, trotz elffacher feindlicher Übermacht, eine Curtiß mit französischer Besatzung ab. Bei dem Luftkampf war er schwer verwundet worden; dennoch gelang es ihm, Kurs zu halten und mit seiner Maschine auf deutschem Boden zu landen. Es war sein erster Feindflug; die Gruppe aber kann mit diesem Luftsieg ihren ersten Abschuß verbuchen. Jetzt liegt der Leutnant im Lazarett einer rheinischen Stadt, um seine Verwundung auszuheilen und möglichst bald wieder herauszukommen.

Der Leutnant berichtet darüber:

Er hatte den Auftrag erhalten, einen deutschen Aufklärer an die Grenze zu begleiten. Hier bog er mit seiner Maschine ab, um deutsches Gebiet nicht zu verlassen. In diesem Augenblick waren drei feindliche Curtiß P 36 tief unter den deutschen Flugzeugen in Richtung Deutschland hindurchgeflogen. Ihnen folgten etwas später acht Feindmaschinen der gleichen Type. Sie hatten es auf den Aufklärer abgesehen, setzten sich über ihn und flogen Abwehrkreis. Die drei anderen waren inzwischen höher gekommen, um den Aufklärer anzugreifen, der denn auch von allen Seiten beharkt wurde.

„Jetzt griff ich ein", so erzählt der Leutnant weiter. „Im Abschwung sauste ich an den acht kreisenden Curtiß vorbei und nahm mir einen der drei Angreifer mit Kanone und MG aufs Korn. Das war in einer unvorstellbar kurzen Zeit geschehen. Die beschossene Maschine schüttelte sich und trudelte gleich danach in die Tiefe. Den Aufschlag selbst konnte ich nicht sehen, aber er wurde mir von sechs Augenzeugen bestätigt. Ich war inzwischen auf ungefähr zweitausend Meter gelangt und mußte wieder Höhe gewinnen. Gleichzeitig suchte ich nach einer neuen Blöße beim Gegner. Von ihm griffen zwei Maschinen wieder den deutschen Aufklärer an. Diesem gelang es aber, nach Hause zu entkommen; sieben Treffer hat er mitgebracht."

Nun hatte man aber auch den Leutnant aufs Korn genommen. Eine Maschine schoß von oben an ihm vorbei. Schießen, wegdrehen, um nicht „gewickelt" zu werden, war eins. Das deutsche Jagdflugzeug ging senkrecht hoch und war dabei einer anderen feindlichen Maschine so nahe gekommen, daß beide für einen Augenblick dachten, einander gerammt zu haben.

Der Kampf ging weiter. Aus der Sonne stieß eine weitere Curtiß herab, und dann „prasselte" es. Der Gashebel wurde mit dem Stückchen, das aus der Hand herausragte, weggeschossen. Die Kühlerleitung erhielt ihren Treffer und wurde leck. Ein Splitter streifte den Flugzeugführer am Hals, zwei Schüsse pfiffen am Kopf vorbei ins Armaturenbrett. Die Kabine war durchlöchert — da traf ihn ein Schuß von hinten in die rechte Schulter. Das Geschoß bohrte sich in den Arm, bis es, plattgeschlagen, stecken blieb. Trotzdem behielt der Leutnant die Besinnung. Mit der linken Hand und dem übrigen Körper stellte er die Maschine auf den Kopf und hielt den richtigen Kurs nach Deutschland hinein, denn die Tourenzahl ließ bereits nach, während die Temperatur besorgniserregend stieg. Schon war die Sicht nach rechts infolge des verspritzten Blutes unmöglich geworden, da sah er eine Wiese vor sich, ein kleines Flüßchen und dahinter ein deutsches Drahtverhau. In blitzschneller Überlegung schoß er darauf zu und landete dort, ohne das Fahrgestell herauszuschwenken.

„Die Maschine war an den Tragflächen geschrammt", so schloß der Leutnant seinen Bericht. „Deutsche Infanteristen holten mich herein und zählten sechs Treffer im Leitwerk, zwei im Rumpf, sechs in der Kabine. Der Arm schmerzte, aber nie vergessen werde ich das stolze Gefühl, das ich empfand, als ich den anderen plumpsen sah. Auch sonst war der Kampf für mich äußerst lehrreich. Er hat mir Sicherheit für den nächsten gegeben, der hoffentlich bald kommt."

Wir verließen den Leutnant, dem im Lazarett von den Kameraden ein reicher Gabentisch bereitet war. Wir verstehen seinen Stolz, der zugleich der Stolz unserer gesamten Luftwaffe ist. Schönste Anerkennung aber war ihm das Telegramm seines Generals: „Meinen Glückwunsch für Ihren Vorstoß über die feindliche Front, durch den Sie einen Kameraden einer Heeresaufklärungsstaffel gegen stark überlegenen feindlichen Angriff gedeckt und hierbei eine feindliche Curtiß abgeschossen haben. Ich wünsche Ihnen baldige völlige Wiederherstellung."

Unter uns die englische Flotte

FORTSETZUNG VON SEITE 10

Linie um Linie. Es sieht aus, als sei dieses ganze Gebiet in einem riesigen Netz gefangen! Nichts ist so weit entfernt, daß es nicht doch im Bereich des Flugradius der deutschen Falken läge.

Nur wer einmal Gelegenheit gehabt hat, den Betrieb bei einer Aufklärungsgruppe kennenzulernen, und nur, wer sich die Mühe gemacht hat, sich in das riesige Aufgabengebiet zu vertiefen, kann ermessen, wie gewaltig die Leistung von Mensch und Maschine ist, die täglich vollbracht werden muß.

Dieses Aufklären hat absolut nichts zu tun mit harmlosem Spazierenfliegen. Jeder Flug ist vielmehr eine Nervenanspannung bis zum Zerreißen. Allein, mutterseelenallein, ohne irgendeine Hilfe in greifbarer Nähe, schweben diese Maschinen mit ihrer vierköpfigen Besatzung oft Hunderte von Kilometern von der heimischen Küste entfernt über feindlichem Gebiet.

Dennoch steigen die Aufklärer Tag um Tag wieder auf, suchen den Feind zu entdecken, damit entweder ihre Brüder, die Kampfmaschinen oder die Kameraden von der Marine, ihn unschädlich machen können.

Ein Leutnant erzählt von seinem ersten großen Aufklärungsflug, der ihn bis in den äußersten Norden Englands führte:

„Gewiß habe ich schon eine gehörige Anzahl Flüge hinter mir. Auch Flüge über der Nordsee waren genug dabei, die mich einige hundert Kilometer von der Küste entfernt aufs offene Meer hinausführten. Dieses Mal aber war uns Vieren doch etwas eigenartig zumute. Angst kannten wir nicht, denn unsere Maschine und unsere Geräte — das wußten wir aus den zahllosen anderen Flügen — waren absolut zuverlässig. Aber dieser Flug war eben unser erster eigentlicher Feindflug, weil er uns weit über die durch unsere Flotte oder durch unsere Minensperre gesicherten Gewässer in den Bereich des Feindes führte. Der Anflug war prächtig. Wolkenhöhe 4000 Meter — ein wundervolles Wetter! So brausten wir über die Nordsee dahin. Immer mit wachsamen Augen. 100 Kilometer, 200, 300! Immer näher kamen wir unserem Ziel. Als wir dicht davor sein mußten, kletterten wir hinein in die Wolken, um uns der Sicht des Gegners zu entziehen. Bislang hatten wir nichts entdeckt. Die Stimmung bei uns an Bord war prima. Der Flugverpflegung hatten wir schon kräftig zugesetzt, alles war vorbereitet für den großen Schlag, den wir vorhatten. Funksprüche waren laufend abgegeben. Die Kameraden daheim wußten also genau, wo wir steckten, und waren auf den Ausgang des Unternehmens mindestens ebenso gespannt, wie wir selbst. Nach einer neuerlichen Standortberechnung mußten wir dicht am Ziel, über 900 Kilometer von der deutschen Küste entfernt, sein. Also durch die Wolken hindurch und hinaus ins Freie! Welch ein Anblick bot sich unseren Augen und der Kamera! Da unter uns lagen große Teile der englischen Home fleet. Ganz genau konnte ich die einzelnen Schiffe erkennen: Schwere Kreuzer, leichtere Seestreitkräfte und — richtig, er war's — ein Flugzeugträger — der gleiche, der später bombardiert wurde! Nun war natürlich keine Zeit, sich dieses schönen Bildes zu erfreuen. Es hieß arbeiten, und zwar schnell und gründlich, denn mit unserem Erscheinen unter den Wolken umkläffte uns heftiges Flakfeuer. Die ersten Salven lagen verdächtig gut. Dazu kam noch, daß ausgerechnet über dem Standort der Flotte die Wolkenhöhe plötzlich statt viereinhalbtausend — siebentausend Meter betrug, also reichlich ungünstig für uns. Aber das half nun alles nichts. Ich photographierte mit der eingebauten Kamera und mit dem Handapparat, während der Flugzeugführer sich mit geschickter Hand mühte, in größere Höhen zu kommen, ohne mir mein günstiges Blickfeld für gute Aufnahmen zu rauben. Es klappte alles wie geschmiert. Als wir auf 7000 Meter geklettert waren, gab die britische Flak auf — aber unsere Flugbahn hinter uns konnten wir an Hand der weißen Geschoßwölkchen haargenau verfolgen. Die englischen Flaksoldaten hatten sich verzweifelte Mühe gegeben, uns herunterzuholen. Doch das Glück war wieder einmal mit uns Deutschen. Nicht einen Treffer hatten wir erhalten, und das war unser Glück, denn wenn man solche Entfernung zu überwinden hat, kann man keinen Treffer gebrauchen. Die Arbeit war getan, mit einem Erfolg, den wir uns in den kühnsten Träumen nicht auszumalen gewagt hatten. Die Stimmung auf dem Rückflug kann sich jeder vorstellen. Wir waren direkt übermütig und haben in unsere Mikrophone hineingesungen, daß es nur so eine Art hatte. Es dunkelte bereits, als wir noch weit von der Küste entfernt waren. Erleichtert atmeten wir auf, als wir an gewissen Zeichen trotz der Dunkelheit die Nähe der Küste feststellen konnten. Die Landung bei stockfinsterer Nacht war das letzte Kunststück, das wir an diesem Tage, der uns allen unvergeßlich sein wird, vollbrachten."

So wie dieser Leutnant sind sie alle, die Männer unserer Aufklärungsstaffeln. Tag und Nacht bei jedem Wetter sind sie bereit, Jagdbeute aufzuspüren. Sie sprechen nicht viel darüber, sie tun ihre Pflicht. Ihre Arbeit gehört auch nicht zu denen, über die man viele Worte macht, aber sie ist notwendig, weil sie Voraussetzung ist für einen erfolgreichen Einsatz der Kampfeinheiten. Und diese Tatsache gibt der Arbeit Inhalt und Wert und den Männern Mut und Freude zu immer neuem Einsatz.

Fu. Praclik

GOTSCHKE
MERCEDES-BENZ
FLUGMOTOREN
426

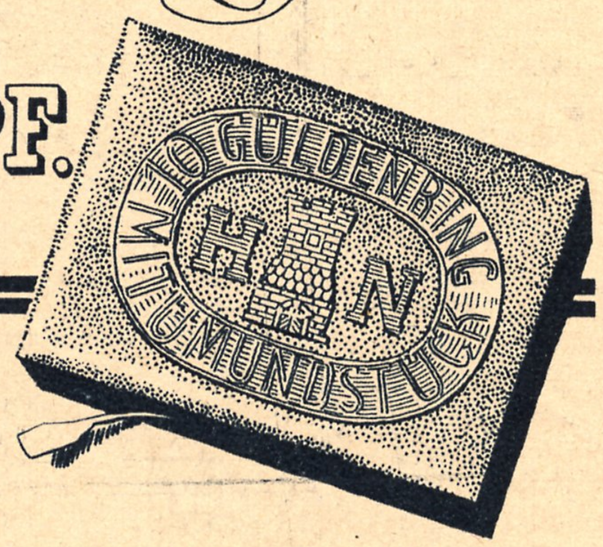
Mit U Mundstück und doch OHNE

Das ist das Neue an dem *unsichtbaren* Mundstück der GÜLDENRING: Es lässt neben dem Aroma auch den Geschmack des Tabaks zur Geltung kommen. Die Freude an diesem herzhaften, für eine mundstücklose Zigarette typischen Genuss wird aber noch gesteigert durch den Schutz, den das U Mundstück den Lippen gewährt. Die neue GÜLDENRING kann man also genau so sorglos rauchen, wie eine beliebige Mundstück-Zigarette.

Bitte, machen Sie die Probe!

Haus Neuerburg

GÜLDENRING 4 PF.



jetzt auch mit U-Mundstück

W. Roßmann

Luftfahrtindustrie Waffenschmiede der Luftwehr

Siegreiche deutsche Luftwaffe! Hinter diesen drei Worten verbirgt sich eines der glorreichsten Ergebnisse des nach wenigen Wochen bereits beendeten Feldzuges nach Polen — ein Ergebnis freilich, an dem nicht ein einziger Deutscher auch nur einen Augenblick lang gezweifelt hat. Schon in Spanien haben Freiwillige der deutschen Luftwaffe gezeigt, aus welchem Holz dieser jüngste Teil unserer Wehrmacht geschnitzt ist. Die große Bewährungsprobe aber, die den Einsatz ganzer Luftflotten erforderte, ist erst in diesen Septemberwochen erfolgreich bestanden worden, als es galt, selbständig und auch im engsten Einvernehmen mit den anderen Wehrmachtteilen einen Gegner vernichtend zu schlagen, der in seinem Gros — wenn auch nicht in seiner Führung — zäh kämpfte und den geballten Einsatz der deutschen Wehrmacht zur Erde und zur Luft notwendig machte. Das ganze deutsche Volk freut sich an dem Ruhm, den seine Luftwaffe sich erworben hat, und voller Dankbarkeit flicht es den tapferen und einsatzfreudigen Mannschaften, ganz gleich ob Kampfflieger oder Stuka, ob Aufklärer oder Transporter, ob Jäger oder Luftnachrichtenmann, ob Flakartillerist oder Küstenflieger, ob Bodenmannschaft oder fliegendes Personal, seine Kränze.

Wie aber, so ist man in stiller Stunde der Überlegung versucht zu fragen, ist dieser beispiellose Erfolg unserer Luftwaffe überhaupt möglich geworden? Seit etwas über vier Jahren erst besteht die neue Luftwaffe — eine kurze Zeit, wenn man bedenkt, daß sie so recht aus dem Nichts heraus entstanden ist. Zweifellos verfügt die Luftwaffe über ein ausgezeichnetes Menschenmaterial, das in jeder Lage seinen Mann stellt und selbst die schwierigsten Situationen mit beispielloser Tüchtigkeit meistert. Bei einem solchen Menschenmaterial bedeutet es auch keine Schmälerung seines Ruhmes, wenn man der gerade bei technischen Waffen unumstößlichen Tatsache Ausdruck gibt, daß auch der beste Fliegersoldat zur Untätigkeit verurteilt ist, wenn ihm nicht das Gerät zur Verfügung steht, das erst die Voraussetzung für seinen Sieg und seinen Ruhm ist. Das Gerät der Luftwaffe aber ist das Flugzeug mit all den tausend Dingen, die sachlich zu ihm gehören. Es ist hier nicht anders als bei dem Artilleristen, der ohne Kanone auch nichts ausrichten kann. Die Kanonen werden in den Waffenschmieden des deutschen Reiches bei Krupp in Essen und anderswo hergestellt — das Flugzeug aber ist das Gemeinschaftserzeugnis der deutschen Luftfahrtindustrie: sie ist die Waffenschmiede der deutschen Luftwehr, mag sie Junkers, Heinkel oder Dornier, Messerschmitt, Henschel oder Gotha, Focke-Wulf, Bücker oder Arado heißen. Namen sind in diesem Zusammenhang ohne Bedeutung, nur das Ergebnis gilt.

*

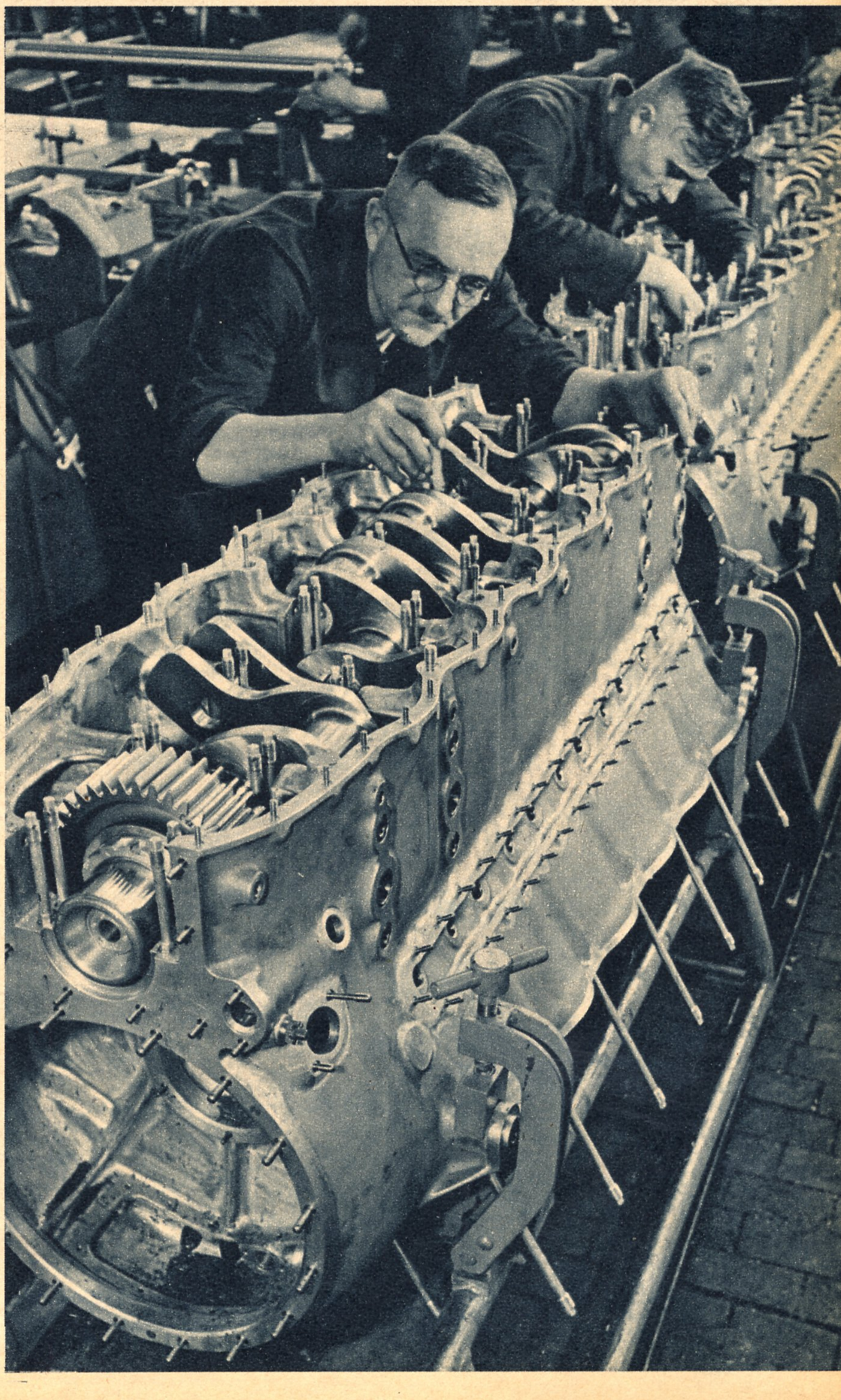
Technische Leistung — um eine solche handelt es sich bei den Erzeugnissen der Luftfahrtindustrie — läßt sich nur schwer festlegen. Viel zu lang sind hier die Zeiträume, in denen die technische Entwicklung auf einem Einzelgebiet bis zu einem gewissen Ziel ausreift. Was im Laufe eines Jahres erreicht wird, ist meist nur ein kleiner Anfang, ein kurzer Abschnitt auf dem Weg des Fortschritts. Nirgends gilt dies mehr als auf dem Gebiet der Luftfahrttechnik, wo meist unzählige Einzelleistungen ineinandergreifen müssen, um einen Erfolg sichtbar werden zu lassen. Vor allem aber ist das der Fall bei der deutschen Luftfahrttechnik, die auch in der Zeit nach dem Weltkrieg schon vorhanden war, aber nur ein Schattendasein führte.

Wie war es noch vor sechs Jahren? Betriebseinstellung und Arbeitslosigkeit hieß das Gespenst, das über der deutschen Flugzeugindustrie schwebte. Die wissenschaftliche Forschung aber, ohne die kein Fortschritt möglich ist, war fast zum Nichtstun verurteilt, so veraltet waren alle Versuchseinrichtungen. Mochte die Idee in dem Hirn des Erfinders auch noch so zündend sein — was nutzte es ihm, da die Einrichtungen und auch die Männer fehlten, die seine Gedanken Wirklichkeit werden ließen! Dann aber brach auch für Deutschlands Luftfahrt ein neuer Morgen an, damals, vor sechs Jahren, als Hermann Göring mit entschlossener Hand das Steuer der deutschen Luftfahrt ergriff und in festen Kurs zwang. Zunächst mußte alle Arbeit dem inneren Neubau und Aufbau der deutschen Luftfahrt dienen, und erst mit dem Frühjahr 1935 konnte mit der Wehrfreiheit, mit dem Wiedererstehen der deutschen Luftwaffe, die eigentliche industrielle Aufbauarbeit beginnen. Heute nun sehen wir das Ergebnis. Heute, nach viereinhalb Jahren, ist die deutsche Luftfahrtindustrie zu einem achtunggebietenden Hochstand entwickelt: „Das Aschenbrödel von gestern ist", wie Oberregierungsrat Dr. Orlovius es einmal ausgedrückt hat, „zum strahlenden Stern am Luftfahrthimmel unseres Erdballs geworden!" Daß sie es werden konnte, ist nicht zuletzt das Verdienst der Luftwaffe: sie hat die Tätigkeit der Luftfahrtindustrie zu einem überragenden Teil bestimmt, sie machte eine in jeder Beziehung gesteigerte Leistungsfähigkeit der Herstellerwerke notwendig. Das Wunderbare an dieser Entwicklung aber ist es, daß diese höchste Leistungsfähigkeit in der kurzen Zeitspanne seit Schaffung der neuen deutschen Luftwaffe erreicht werden konnte.

*

Von der grundlegenden Idee bis zu dem Augenblick, in dem das Flugzeug als völlig betriebsreif erklärt werden kann, ist es ein langer Weg. Es genügt keineswegs, daß Ingenieure und Arbeiter Flugzeuge bauen! Die ersten Flugzeugbauer gingen unbeschwert an die Arbeit, sie besaßen keine luftfahrttechnischen Kenntnisse, meist nicht einmal solche der allgemeinen Ingenieurkunst. Sie mußten vielfach das Richtige fühlen — ihre Fluggeräte waren mehr nach der Phantasie als nach der Berechnung entworfen. Damals ging das alles noch an: Erhob sich der „Apparat" überhaupt in die Luft, so war meist das Ziel schon erreicht. Allmählich aber setzte sich die Erkenntnis durch, daß auch die Luftfahrt ein Gebiet der Technik ist, das planmäßig von der Wissenschaft erforscht werden muß, soll ein Fortschritt sich einstellen, denn nur die folgerichtige Erkenntnis der besonderen Gesetzmäßigkeit läßt einen ernsthaften Fortschritt möglich werden.

Heute, da das gesamte Rüstzeug einer hochentwickelten Luftfahrtwissenschaft, in der Deutschland führend auf der ganzen Welt ist, dem Luftfahrtingenieur zur Ver-



Zum Bilde rechts: Flugzeugmotoren, die über viele PS verfügen, im Serienbau. Die Facharbeiter sind gerade mit dem Einbau der Kurbelwelle beschäftigt Aufn. J. F. N.

fügung steht, ist der Bau eines Flugzeugs kein blindes Wagnis mehr, über dessen Erfolg oder Mißerfolg erst der Probeflug entscheiden muß. Heute kann man durch Berechnung genau vorausbestimmen, welche Leistungen man erwarten darf. Die Luftfahrttechnik aber kann sich nicht damit begnügen: Was heute letzter Fortschritt ist, gilt morgen bereits durch neuere Erfahrungen als überholt. Was das für die Arbeit unserer Luftfahrtindustrie bedeutet, vermag der Außenstehende kaum zu erkennen. Es ist ja kein Geheimnis: Manches Flugzeug war schon bis auf die kleinste Einzelheit auf dem Konstruktionsbrett und vielleicht auch schon im naturgetreuen Modell fertiggestellt, als sich herausstellte, daß es am Ende der Fertigung durch neuere Erkenntnisse bereits überholt sei: also flog die mühsame Arbeit in den Papierkorb, und der Konstrukteur entwarf ein neues Flugzeug, das dann aber auch allen Forschungsergebnissen und praktischen Erfahrungen gerecht wurde. In der Luftfahrttechnik darf man eben noch viel weniger als auf anderen Gebieten der Technik darauf warten, daß sich die Erfolge von selbst einstellen, denn technische Fehler, die an anderen Orten nur eine Betriebsstörung verursachen, können im Flugbetrieb schwerwiegende Folgen nach sich ziehen.

Ebenso wie bei der Luftfahrttechnik sind auch die Aufgaben der Luftfahrtwissenschaft äußerst vielseitig. Wie überall, so gibt es auch hier zwei große Aufgabenkreise: die Erforschung grundsätzlicher Probleme und die Klärung von Tagesfragen. Schon aus dieser Problemstellung ergibt sich einwandfrei, daß Luftfahrttechnik und Luftfahrtwissenschaft stets am gleichen Strang ziehen: diese klärt wissenschaftlich und forschungsmäßig alle auftretenden Fragen, jene setzt die so gewonnenen Erkenntnisse in die Praxis um. Nehmen wir einmal als Beispiel den Höhenflug, der ja in Zukunft zweifellos stark in den Vordergrund treten wird. Die Luftfahrttechnik kann nicht darauf warten, bis die ersten praktischen Erfolge mit Höhenflugzeugen vorliegen — viel zu viel Zeit ginge nutzlos verloren, und mancher Mißerfolg würde sich todsicher einstellen. So ist es zweckmäßiger, die Grundlagen des Höhenflugs wissenschaftlich zu klären, damit der Flugzeugbauer schon von Anfang an seine Entwicklungsarbeiten auf diesen Erkenntnissen aufbauen kann. Oder ein anderes Beispiel aus der wissenschaftlichen Zweckforschung, die Schwierigkeiten überwinden hilft, die sich jeweils aus der technischen Entwicklung ergeben: Bei einem bestimmten Flugzeugmuster zeigen sich im praktischen Betrieb Vibrationen im Tragwerk, deren Ursachen vom Flugzeughersteller selbst nicht ermittelt werden können und wegen derer der weitere Bau des betreffenden Musters einstweilen unterbrochen werden muß. Hier greift die Luftfahrtwissenschaft helfend ein. Durch Rechnung und praktischen Versuch deckt sie die Ursachen der Schwingungserscheinungen auf und schafft so die Grundlagen für die Abhilfe. Die Wissenschaft ist also nichts anderes als ein Stoßtrupp, der an vorderster Stelle alle Hindernisse aus dem Weg räumt, die sich der technischen Entwicklung und damit auch dem Fortschritt entgegenstellen.

*

So dient die Luftfahrtwissenschaft der Luftfahrtindustrie und diese wiederum der Luftwehr. Es kann ja kein Zweifel darüber bestehen, daß gerade die Luftwaffe, will sie anderen überlegen sein, über ein Gerät verfügen muß, das den höchsten Anforderungen gerecht wird und den Grundstein für die taktische und militärische Überlegenheit gegenüber dem Gegner abgibt. Immer wieder stellt die Luftfahrt, die zivile und erst recht die militärische, neue Fragen, neue Aufgaben auf fast allen Gebieten der Wissenschaft, ganz gleich, ob es sich um Physik oder Chemie, um Wetterkunde oder Medizin, um Funkwesen oder Ausstattung, um Wirtschaftlichkeit oder um militärische Bewaffnung handelt. Erst durch den Umstand, daß die Methoden wissenschaftlich entwickelt und erforscht sind, nach denen neue Flugzeuge auf ihre Eigenschaften hin überprüft werden, daß die Voraussetzungen feststehen, die man an die Lufttüchtigkeit eines Flugzeugs knüpft — erst dadurch ist die Luftfahrtindustrie in den vergangenen viereinhalb Jahren in den Stand versetzt worden, das Flugzeuggerät herzustellen, das die Luftwaffe zur Verfügung haben mußte, wenn sie mit sicherer Gewißheit auf den Sieg den Kampf mit dem Gegner aufnehmen sollte.

Man verrät ja kein Geheimnis, wenn man feststellt, daß ein Sturzkampfflugzeug wie etwa die Junkers Ju 87 andere Aufgaben und damit auch andere Eigenschaften hat als ein Großkampfflugzeug wie etwa die Heinkel He 111, ein Fernaufklärer wie etwa die Dornier Do 17 andere als ein Nahaufklärer wie etwa die Henschel Hs 126, ein Jagdflugzeug wie etwa die Messerschmitt Me 109 andere als der Fieseler-Storch oder, nach großen Begriffen zusammengefaßt, ein Landflugzeug andere Aufgaben und Eigenschaften haben muß als ein Seeflugzeug. Die verschiedenartigen Anforderungen beziehen sich aber nicht allein auf das Flugzeug, die Zelle also — auch Motoren, Fahrwerk, Bordeinrichtungen und Waffenausrüstung müssen sich den jeweiligen Notwendigkeiten der militärischen Anforderung unterwerfen. Alles zusammen sichert nämlich erst, in Verbindung mit erstklassiger Werkmannsarbeit, die Überlegenheit zur Luft, auf die Deutschland stolz ist und die zu solchen Bravourleistungen befähigt, wie sie in dem Polnischen Feldzug tausendfach vollbracht und wie sie auch die erfolgreichen Angriffe auf die in der Nordsee manövrierende oder in ihren heimatlichen Häfen liegende englische Flotte darstellen.

*

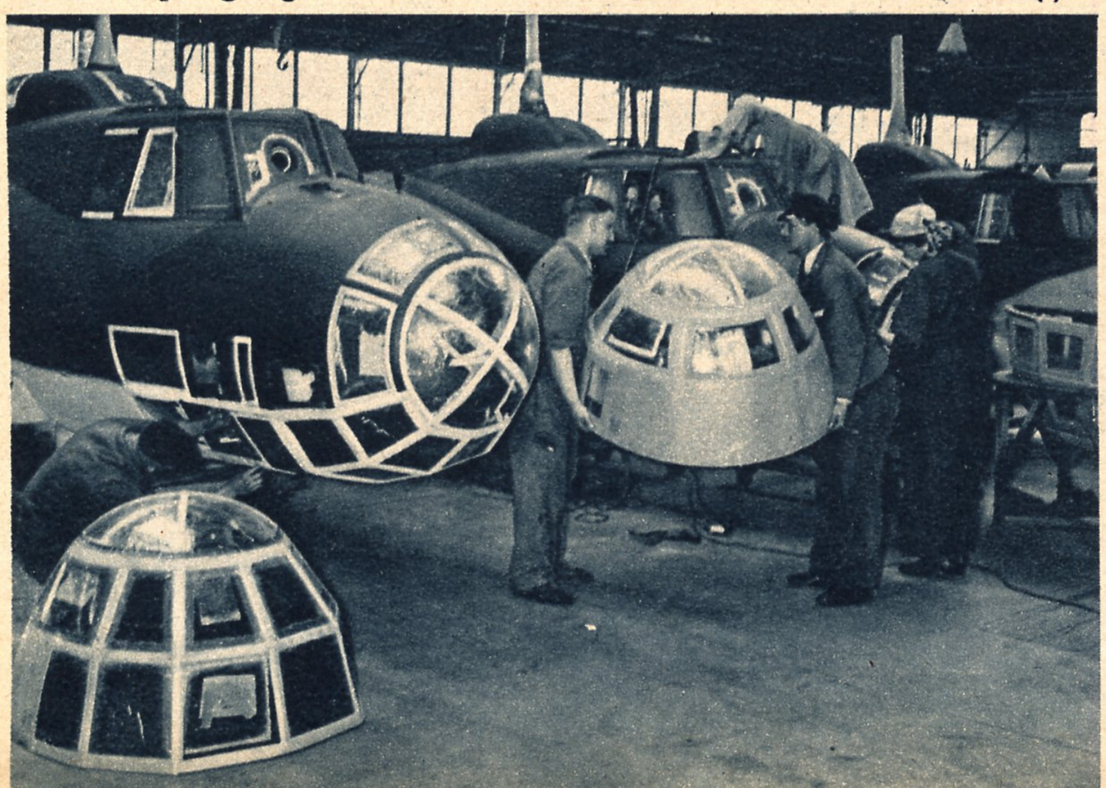
Zweifellos hat die deutsche Luftfahrtindustrie in den letzten 6 Jahren eine Förderung erfahren, die in der Geschichte der Luftfahrt einzigartig ist.

FORTSETZUNG SEITE 26

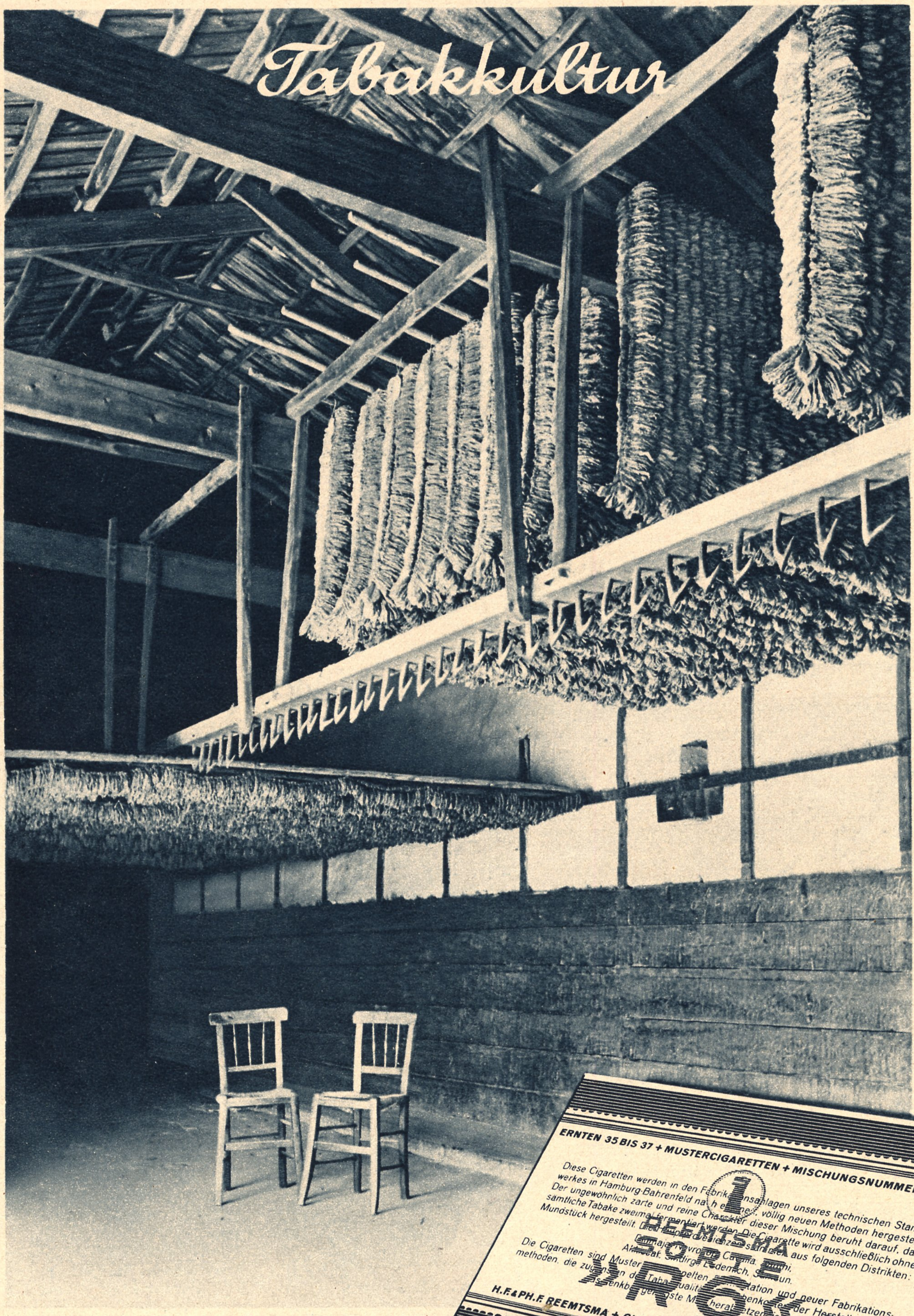
Wie Standarten im Zeughaus wirken auf den ersten Blick die Ganzmetallluftschrauben auf dem Werkstand Aufn. JFM

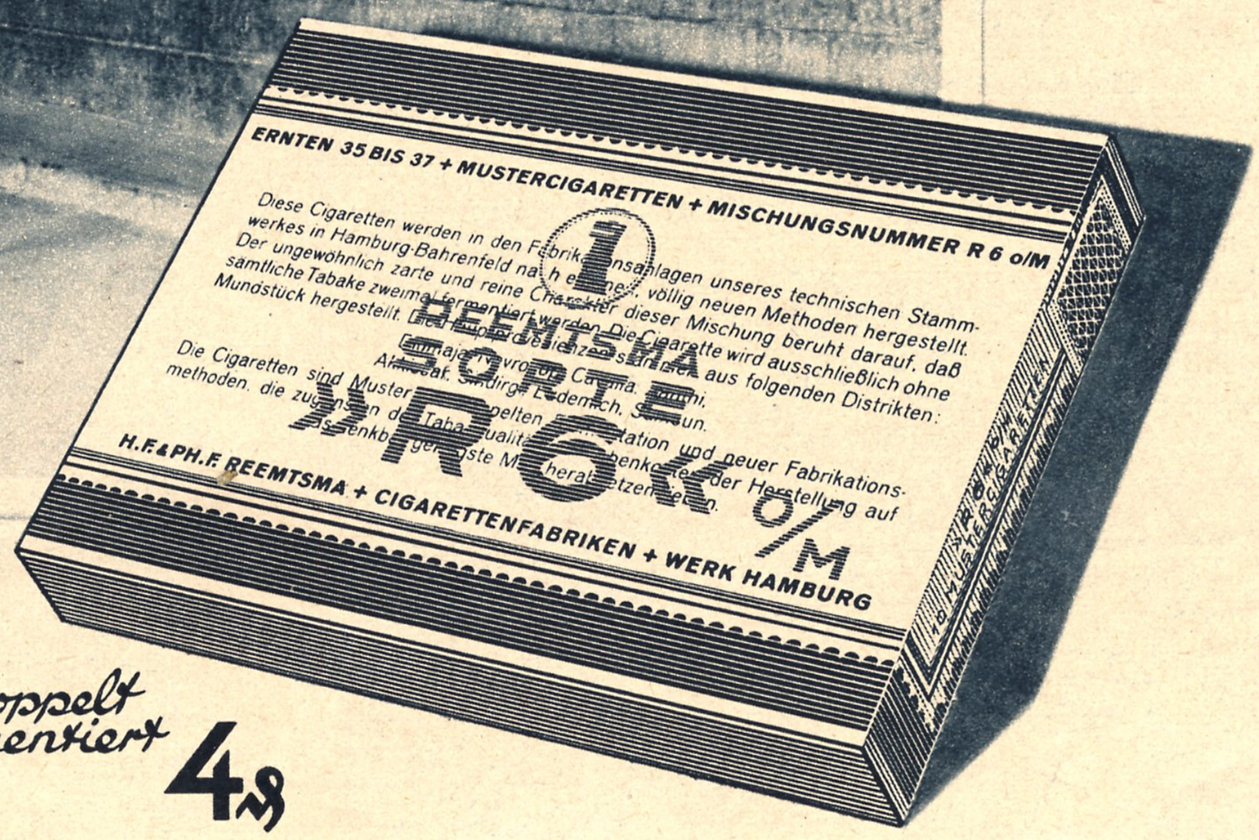
Flugzeugsporne in Reih' und Glied.

Unten: Einbau der aus durchsichtigem Werkstoff hergestellten Kanzeln in die Kampfflugzeuge Aufn. Stöcker (z)



Tabakkultur





Die in der Sonne getrockneten Tabake werden zum gegebenen Zeitpunkt in die luftigen, aber lichtgeschützten Trockenräume gebracht, um die Blätter für die Manipulation geschmeidig zu erhalten.

doppelt fermentiert 4 Pf

Julius Buckler

Malaula!

Der Schlachtruf meiner Staffel

VOM DACHDECKERLEHRLING ZUM POUR-LE-MÉRITE-OFFIZIER

DRITTE FORTSETZUNG

Mit der letzten Faser seines Wesens hatte er sich dem Dienst für das Vaterland geweiht. Aus seinen Augen leuchteten die Freiheit und die Ruhe eines, der über allem stand und der jeden Augenblick freudig bereit war, sein Leben hinzugeben für das, was ihm das Höchste auf Erden war.

Von diesem Tag an träumte ich nur noch von Boelcke, von Jagdflugzeugen und Abschüssen. Allmählich steckte ich auch Rudno, der mir wegen meiner disziplinlosen Jagd auf den Farman ein paar Tage ernstlich böse war, mit meiner Verrücktheit an. Wir grübelten nun beide darüber nach, wie wir es anfangen könnten, Jagdflieger zu werden.

Beim Whisky, als letzte Gäste im Vorgärtchen unseres Kasinos sitzend, drehte sich wieder einmal das Gespräch um Jagdfliegen und Abschießen.

„Wie kommt man am schnellsten zum Ziel?“ fragtest du.

„Jedenfalls nicht damit, daß wir hier herumsitzen und trinken“, gab ich erregt zur Antwort.

„Also los!“ sagtest du nur.

Wir gingen erst gar nicht schlafen, sondern warteten, bis der Morgen graute. Dann eilten wir zum Flugplatz. Um 6 Uhr befanden wir uns in 2500 Meter Höhe über der Front. Doch wir hatten Pech. Kein Schwanz ließ sich sehen. Vor Müdigkeit fielen uns beiden fast die Augen zu. Da reichtest du mir, ganz wieder der leichtsinnige Rudno, einen Zettel, auf dem stand: „Ab zum Frühstück nach Metz!“

Auf dem Fluge dorthin merkte ich, daß am Motor etwas nicht stimmte. Daß aber kein Tropfen Kühlwasser mehr im Kühler war, merkte ich erst, als der Motor mit hörbarem Knall stillstand. Glücklicherweise sahen wir den Flugplatz von Metz schon unter uns liegen. Aus 1500 Meter ging es mit stillstehendem Motor im Gleitflug nach unten. Es roch brenzlig und knisterte.

Himmel, wenn die Kiste zu brennen anfing! Fallschirme kannten wir damals noch nicht.

Wir saßen geduckt, wie Panther vor dem Sprung, und horchten gierig auf jedes Geräusch, während das Flugzeug ruhig der Erde zuglitt.

So habe ich noch nie die Erde herbeigesehnt wie bei diesem Flug! Ich hätte sie hochreißen mögen, mir ans Herz drücken, die gute, alte Mutter Erde! So habe ich mich noch nie als dein Kind gefühlt, das dir weggelaufen war und das nun sehnsüchtig deinen Schoß suchte.

Schoß der Erde — ewige Zuflucht!

Wir landeten, landeten mit drei weißglühenden Zylindern auf dem Flugplatz von Metz.

Die letzten Sekunden waren Strafe genug für unseren Leichtsinn.

Was aber würde der Hauptmann zu unserer hitzigen Schwarzfahrt ins Morgenrot sagen, die in Weißglut endete?

Rudno, da hast du dich als guter Diplomat gezeigt! Während ich mit bedenklich gespanntem Gesicht hinter dir am Telephon stand, brachtest du die Sache unserem Hauptmann Funk so geschickt bei, daß dieser zwei Stunden später, nachdem wir inzwischen, von Hauptmann Keller freundlichst dazu eingeladen, ausgiebig gefrühstückt hatten, gleichfalls im Armeeflugpark eintraf. Als Ersatz für unsere Maschine gab Keller uns die neueste und beste Maschine des ganzen Parks. Es war ein Typ, der noch nie an der Front geflogen war. Genau wie vor ein paar Monaten mußte ich wieder mit einer noch uneingeflogenen Maschine von dem kleinen Hügelplatz zum Probeflug starten.

Die aus Tatendrang durchwachte und durchzechte Nacht, das Abenteuer mit dem knisternden glühenden Motor, der günstige Ausgang unseres eigenwilligen und erfolglosen Unternehmens, die herzliche Begrüßung durch Hauptmann Keller, meinen Gönner, dem ich mein ganzes jetziges Frontdasein verdankte, das alles mag dazu beigetragen haben, daß ich in gehobener und übermütiger Stimmung mit der neuen Maschine in vorschriftswidrig akrobatischer Weise am Himmel herumturnte. Jedenfalls wurde ich nach der Landung von dem damaligen Flugleiter des Armeeflugparks derart angepfiffen, wie ich es selbst als Rekrut auf dem Kasernenhof nicht erlebt hatte. Er ließ kein gutes Haar an mir. Doch er hatte nicht mit dir, lieber Rudno, gerechnet. Du warfst dich für mich ins Zeug mit einem Feuer, gegen das die Weißglut des Motors ein schwaches Leuchten war. Es war bei uns genau wie bei jeder richtigen Ehe. Man spricht ja nicht umsonst von „Fliegerehe“! Wir beide konnten uns zanken und aufeinander böse sein, kam ein Dritter dazu, so hatte er es mit jedem von uns beiden zu tun. So kam es, daß wir, zum heimlichen Ärger der anderen Besatzungen unserer Abteilung, für unsere Disziplinlosigkeit noch mit einer neuen Maschine belohnt auf unseren Flugplatz zurückkehrten.

Wir verdoppelten unsere Anstrengungen beim Einschießen der Artillerie und erzielten gute Ergebnisse. Erfolglos freilich, versuchten wir Fesselballone anzugreifen. Ein Jagdflugzeug war die neue Maschine, so sehr sie sich bewährte, eben doch nicht. Jagdflugzeug! Der Traum ließ mich nicht los.

Zeichnung von Bernhard Markowsky

Das Ende einer Fliegerehe

Eine Auszeichnung war es für uns, daß wir das Einschießen eines „Langen Max“, eines 42-Zentimeter-Geschützes, auf Vaux und Douaumont über-

tragen bekamen. Jeder Schuß kostete ein kleines Vermögen. In großer Höhe, und dennoch vom Flakfeuer wild verfolgt, kreuzten wir zweieinhalb Stunden lang zwischen dem „Max“ und der Front hin und her. Unbegreiflich, daß nicht die ganze Meute der feindlichen Jagdflugzeuge gegen uns losgelassen wurde! Unsere einzige Bedeckung waren die vier Flugzeuge einer benachbarten Schutzstaffel. Gewaltige schwarze Rauchsäulen, die selbst aus dieser Höhe noch als solche sichtbar waren, kennzeichneten die Einschläge des mächtigen Kalibers. Da hörten wir in unserer unmittelbaren Nähe einen Knall wie von einer Explosion und dann ein ratterndes Geräusch, wie wenn eine Dreschmaschine läuft. Gas weg! Alles wieder still.

Als ich wieder Vollgas gebe, rattert es von neuem. Was kann das sein? Mit sehr unbehaglichem Gefühl sehen wir uns nach allen Seiten um. Und nun bemerken wir, nicht gerade zu unserer Beruhigung, daß die Leinwand unserer Tragflächen so von Schüssen durchlöchert ist, daß Fetzen von ihr im scharfen Fahrtwind flattern und knattern. Was aber noch viel schlimmer ist, ich stelle fest, daß der Benzintank restlos leer ist. Also gleichfalls durchschossen! Ich brauche den Motor nicht erst abzustellen, er bleibt von selbst stehen. Mit zerfetzten Tragflächen und stehendem Motor hängen wir in etwa 4000 Meter über Verdun. Jetzt fehlten nur noch feindliche Flieger!

Wieder geht es im Gleitflug abwärts. Es wird uns erst langsam wohler, als wir Verdun immer mehr hinter uns verschwinden sehen.

Aus solcher Höhe hatten wir noch nie einen Gleitflug gemacht, und so seltsam das in dieser Situation klingt, das sanfte, fast lautlose Gleiten — nur von der Erde hörten wir Gewehrfeuer und die Abschüsse und Einschläge der beiderseitigen Artillerien — gefiel uns beiden so gut, daß wir uns zulachten und, wie zwei Märchenprinzen im fliegenden Koffer, die stille Reise zur Erde in vollen Zügen genossen.

Nach dem Kriege ist mir dann die Segelfliegerei ein lieber, häufig ausgeübter Sport geworden.

Als wir die Baumreihe auf uns zukommen sahen, die den Flugplatz säumte, wurden wir sehr heftig daran erinnert, daß unsere Luftreise bei aller Schönheit keine Märchenreise war, sondern daß Schwerkraft und Anziehungskraft uns sehr irdischen Gesetzen unterwarfen. Mit allen mir zur Verfügung stehenden „Flugkünsten“ glückte es mir, mit knapper Not über die Baumspitzen wegzukommen und die Maschine auf dem Flugplatz aufzusetzen. Im nächsten Augenblick saßen wir in einem Trümmerhaufen. Wir brauchten nicht erst von unseren Sitzen herabzuklettern, wir konnten auf ebener Erde „aussteigen“.

Rudno fluchte. Wie jeder Beobachter verstand er vom Landen mehr als der Flugzeugführer. Er schimpfte auf die „saumäßige Landung“ so lange, bis die Monteure das völlig von Schüssen durchsiebte Fahrgestell ans Licht zogen, das auch keiner noch so weichen Eierlandung mehr standgehalten hätte. Außerdem fehlte uns auch noch ein Stück vom Propeller. Da mußte er wohl oder übel einsehen, daß er mir unrecht getan hatte. Am Abend feierten wir dann Versöhnung.

Unsere Ehe hatte schon so manchen Stoß bekommen, aber sie hielt. Denn sie war auf dem besten Fundament aufgebaut, das es für eine Ehe geben kann, nämlich auf gegenseitigem Vertrauen. Dennoch kann es auch in der besten Ehe einen Punkt geben, wo der eine Partner streikt und erklärt: „Bis hierher und nicht weiter“. Und das wird der Fall sein, wenn der andere von einer Leidenschaft gepackt wird, die ihn mit Haut und Haaren ergreift und jede Rücksicht auf den Ehegefährten vergessen läßt. Dieser Punkt war in unserer Fliegerehe meine Leidenschaft für die Jagdfliegerei. Sie nahm von Tag zu Tag zu. Mein Interesse am Einschießen, an den Photoaufträgen und Erkundungen schwand bis zur völligen Gleichgültigkeit.

Inzwischen hatte sich die Zahl der feindlichen Jagdflieger stark vermehrt, man mußte jetzt aufpassen wie ein Luchs. Unsere beiden Fokker, so schneidig sie waren, kamen nicht mehr gegen die Übermacht auf. Ein Grund mehr für mich, möglichst bald selber Jagdflieger zu werden. Ich malte mir in romantischen Farben den Kampf Mann gegen Mann aus. Dabei kam es auf Mut und Können an. Das war noch ein ritterlicher Zweikampf! In Träumen jagte ich meine Gegner, ließ nicht ab von ihnen und bedrängte sie so hart, bis sie auf die Erde niedergingen. Dann landete ich neben ihnen und reichte ihnen großmütig die Hand.

Während wir an die Front flogen, um irgendeinen Auftrag auszuführen, vergaß ich meinen guten Rudno, dachte nur an die zwei starren MG's, über die ich in meiner neuen Maschine verfügte und für die ich ein Ziel suchte. In einer Kiesgrube, nahe beim Flugplatz, hatte ich eine Zielscheibe errichten lassen, auf die ich Probeschießen veranstaltete und gegen die ich in meiner freien Zeit mit verbissener Wut in immer gewagteren Sturzflügen anflog. Das allein schon hatte es mit sich gebracht, daß ich mit Rudno weniger als früher zusammenkam, daß er oft grollend allein blieb und seine Stimmung sich von Tag zu Tag verschlechterte.

Welchen Auftrag Rudno hatte, kümmerte mich nicht. Sobald wir in der Luft waren, quollen mir die Augen aus dem Kopf, und ich suchte nach einem Opfer. Was ging mich der „Sandsack“ da hinter mir an! Damit warst du gemeint, lieber Rudno! Verzeih mir! Wie mag dich gegraust haben, wenn ich mit entsetzlich viel Fahrt und pfeifenden Drähten mit dir abwärts jagte, auf irgendeinen Schatten von Gitterschwanz zu! Wieviel Munition habe ich in jener Zeit nutzlos verschossen! Denn immer mußte ja ich schießen. Dich ließ ich nie zum Schuß kommen! Kein anderer hätte das mitgemacht! Jeder andere hätte mich ablösen lassen! Du aber hattest Verständnis für meine Jugend und nahmst mich Lausbuben noch in Schutz. Es kam fast zu Keile-

Deutschland hilft sich selbst!

Die große Entscheidung, in der Deutschland sich befindet, nötigt ihm eine umfassende wirtschaftliche Unabhängigkeit auf. Wieder einmal ist Deutschland auf seine eigenen Kräfte angewiesen und muß die natürlichen Reichtümer der Erde, soweit sie ihm fehlen, durch Erfindungen einer genialen Wissenschaft ersetzen.

Während die Wehrmacht den deutschen Lebensraum schützt, während die Landwirtschaft die deutsche Ernährung sichert, sorgt die deutsche Chemie für die Freiheit von ausländischen Rohstoffen. Ihre Ergebnisse, z. B. in der synthetischen Brennstofferzeugung, der synthetischen Gummigewinnung oder der Herstellung von Zellwolle, haben uns diese Freiheit bereits in einem Umfange verschafft, wie ihn die deutsche Wirtschaft noch nie gekannt hat.

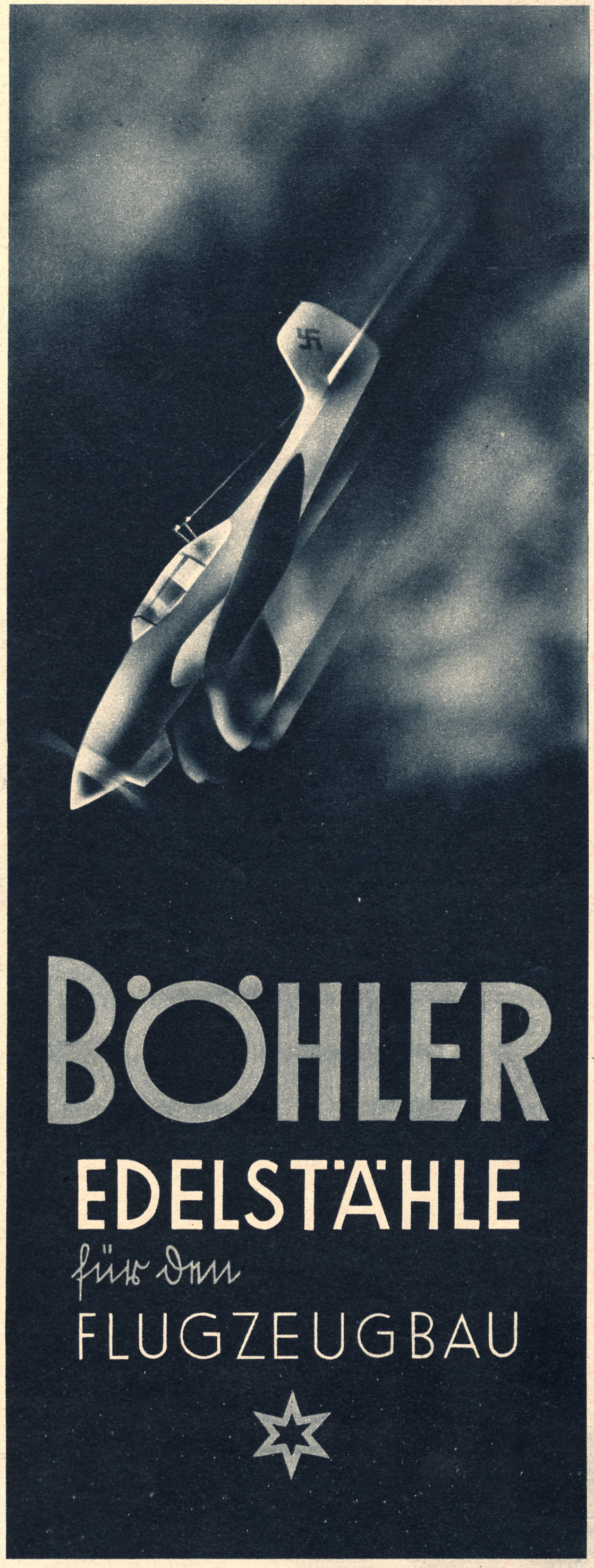
Auf einem Gebiete besaßen wir seit jeher eine an Qualität und Menge überlegene Leistung: In der Herstellung von Heilmitteln. Hier besteht ein solcher Reichtum an Erfindungen und eine solche Unabhängigkeit der Erzeugung, daß keine Blockade uns anzutasten vermag. Die Gesundheit des Volkes steht in der sicheren Hut der deutschen Ärzte und der pharmazeutischen Wissenschaft. Ihre Arzneimittel, um die uns die Welt beneidet, Ergebnisse einer allumfassenden Forschung, werden ohne Beschränkung hergestellt und stehen zum dauernden Einsatz bereit, an der Front und in der Heimat, um die deutsche Volks- und Wehrkraft zu schützen.

Kein Arzt und kein Patient braucht auf die Arzneimittel seines Vertrauens zu verzichten. Gesund zu bleiben, gesund zu werden, wenn man es nicht ist, sich widerstandsfähig zu erhalten: Das sind wichtige Gebote der Zeit, die wir durchleben. Denn nur ein Volk, das sich im vollen Besitz seiner Kräfte befindet, vermag die große Entscheidung zu bestehen.

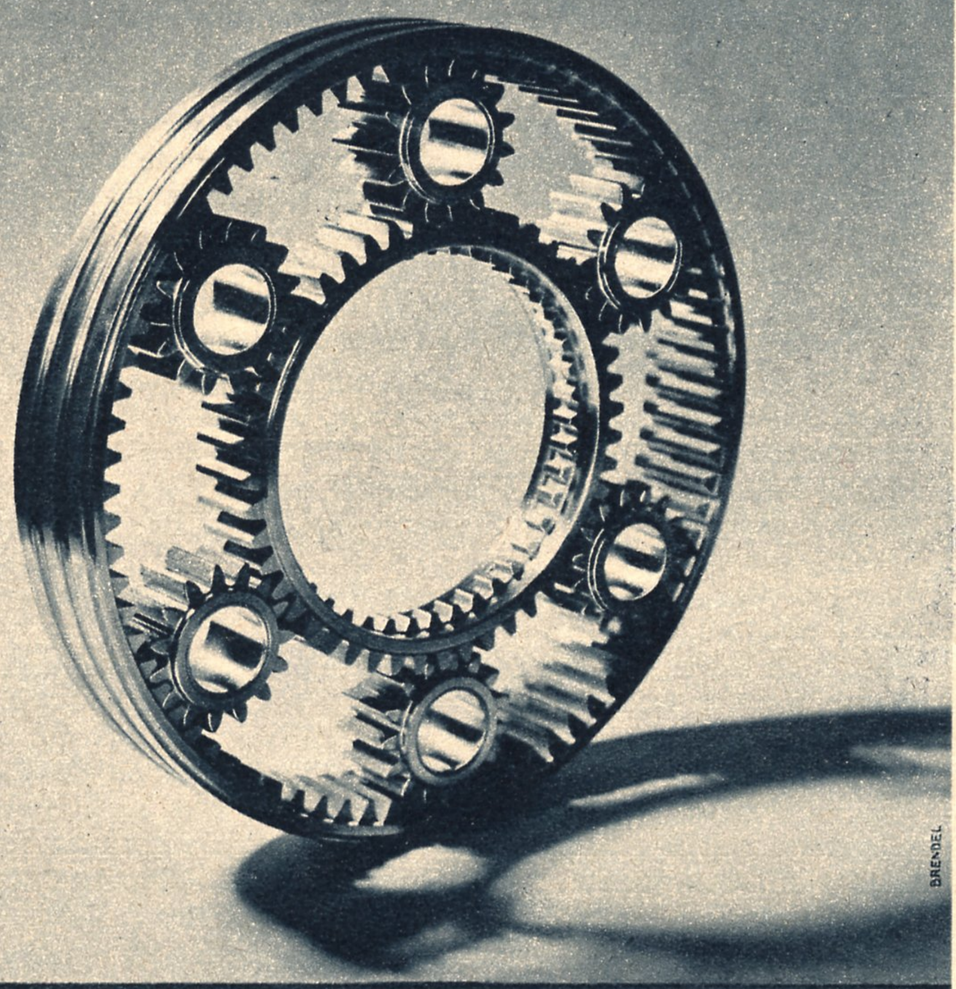
Die deutsche Volksgesundheit ist unabhängig vom Ausland. Sie ist abhängig von der deutschen Wissenschaft und vom Einsatz aller, die in der deutschen Gesundheitsfront stehen.

BAYER

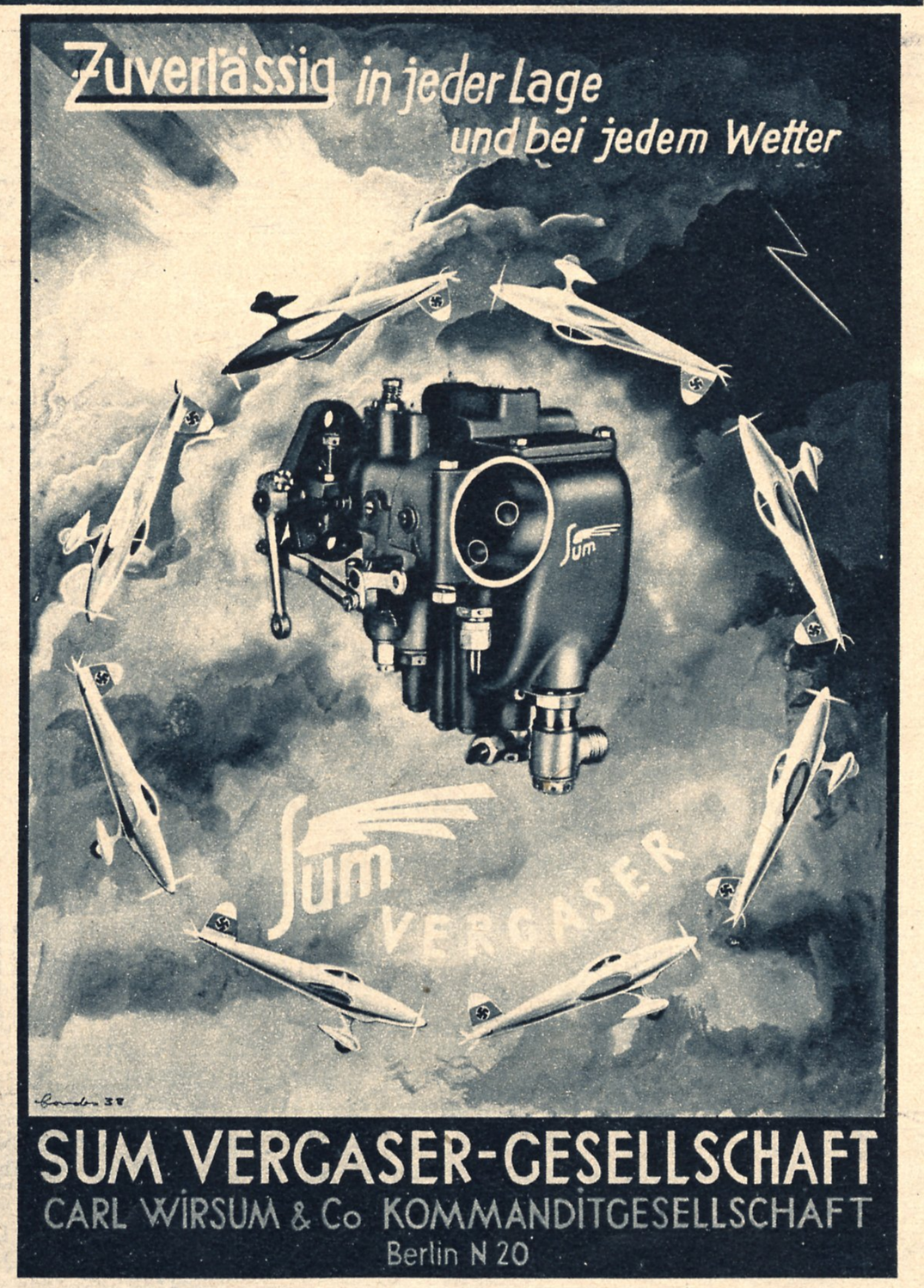
ARZNEIMITTEL



KÖLLMANN-ZAHNRÄDER



KÖLLMANN GETRIEBEBAU G.M.B.H. LIEBERTWOLKWITZ / LEIPZIG



SUM VERGASER-GESELLSCHAFT
CARL WIRSUM & Co KOMMANDITGESELLSCHAFT
Berlin N 20

reien zwischen uns. Am Abend versöhnten wir uns dann wieder. So rieben wir uns gegenseitig auf. Das kostete Nerven. Unsere Zwistigkeiten, nicht die Flüge gegen den Feind, brachten uns auf den Hund.

Konnten wir ahnen, daß wir ein Jahr später Seite an Seite fliegen würden, zwei Jagdflieger, ich als dein Staffelführer?!

Wieder einmal — es war einer unserer letzten Flüge im selben Flugzeug — flogen wir an die Front vor. Du hattest den Auftrag, ein Gelände hinter Verdun aufzunehmen. Wie immer lenktest du mich auf das Ziel. Ich sehe dich noch heute, du Riese, wie du die schwere Kamera über Bord hobst, um deinen Auftrag auszuführen. Da erregten drei Nieuports meine Aufmerksamkeit, die etwa 300 Meter unter uns flogen. Ohne dich zu fragen, ohne mich nach dir umzusehen, ohne auch nur an dich zu denken, setzte ich zum Sturzflug an. Ich höre noch deinen Schrei. Als ich mich umblickte, sah ich dich weit zum Flugzeug hinaushängen. Krampfhaft hieltest du die Kamera, dein Heiligtum, wie ein Infanterist sein Gewehr fest. Ich mußte die Maschine aufrichten und ruhig geradeaus fliegen, um dir Gelegenheit zu geben, die Kamera und dich selbst wieder in Sicherheit zu bringen. Auf diese Weise kam ich nicht zum Schuß. Aber die drei Nieuports hängten sich uns an den Schwanz wie drei liebestolle Vogelmännchen und zwitscherten uns ihr Liebeslied in Form von MG-Geknatter in die Ohren. Sie schossen uns derart den Laden voll, daß ich noch heute nicht begreife, wie wir mit dem Leben davonkamen. Du standest nicht an deinem MG, saßt eingesunken auf deinem Sitz. Konnte ich wissen, daß du Ladehemmung hattest?! Mich packte die unsinnige Angst, du könntest verwundet sein, und ich würde dich vielleicht tot heimbringen. Dann wäre ich schuld an deinem Tod gewesen, lieber Rudno! Ich verfluchte meinen Leichtsinn, kurvte wie noch nie, habe überhaupt dabei erst gelernt, was kurven heißt. Die drei Burschen exerzierten mir etwas vor, was ich fliegerisch nicht für möglich gehalten hätte. Wie es kam, daß sie plötzlich wie auf ein geheimnisvolles Kommando von uns abließen, wir wissen es beide nicht. Deinen Blick, Rudno, als wir gelandet waren, habe ich noch heute nicht vergessen.

Es muß furchtbar für dich gewesen sein, mit gehemmter Waffe, nur als Kugelfang dazusitzen. Ich dachte, du würdest mich einsperren lassen. Aber was sagtest du, als ich die zweiunddreißig Treffer in der Maschine gezählt hatte? Du sagtest nichts als: „Nun ist es genug, du mußt Jagdflieger werden". Am Abend aber, als wir unsere glückliche Rettung feierten, knüpftest du eine Bedingung daran. Du gabst mich nur frei, wenn auch du zum Jagdflieger ausgebildet würdest.

Der Urlaub, der für uns beide fällig war, sollte dazu benutzt werden, die nötigen Schritte einzuleiten. Vierundzwanzig Stunden später saßen wir, wie so oft, bei Moitrier. Nach der Abfahrt von Metz nahmen wir feste Stellung im Speisewagen. Erst in Mainz trennten wir uns. Was hatte ich alles für die Mutter dabei: x Pfund Butter, einige Schinken, einen Waschkorb voll Eier.

Wovon habe ich zu Hause mehr erzählt, Mutter, vom Krieg oder von Rudno, meinem Beobachter, meinem Kameraden, meinem Bruder? Du schütteltest oft den Kopf.

Jagdflieger

Einige Zeit später erhielt ich ein Telegramm — ich wußte, wer dahintersteckte — mit der Anfrage, ob ich zu der neuaufgestellten Jagdstaffel 17 wollte. Jawohl, drahtete ich zurück, wenn auch Rudno Jagdflieger würde. So hatten wir es verabredet. Und unser guter Hauptmann Funk ließ uns, wie ich, ohne eingebildet zu sein, annehmen darf, schweren Herzens gehen. Rudno wurde zur Fliegerschule, ich zur Jagdstaffel versetzt.

Am 11. November 1916 meldete ich mich in Frescaty, auf dem großen Metzer Flugplatz, bei dem Staffelführer der neuaufgestellten Staffel 17, Rittmeister von Brederlow. Hier sah ich den damaligen Leutnant, unseren heutigen Generalfeldmarschall und Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Hermann Göring, zum erstenmal. Auch Loerzer, den heutigen Fliegergeneral, lernte ich dort kennen. Der gute Schmickaly war bereits tot.

An Jagdmaschinen standen uns zunächst nur alte Fokkerflugzeuge mit Rotationsmotoren zur Verfügung. In eine Maschine mußten drei bis vier Flugzeugführer sich teilen. Aber man flog wenigstens allein, hatte zwei MG.'s und war Jagdflieger.

Da wir alle noch keine Rotationsmaschinen geflogen hatten, sollten wir erst vorsichtig versuchen, auf dem Boden zu rollen. Bei meinem ersten Rollversuch befand ich mich jedoch plötzlich ohne mein Zutun in der Luft. Ich hatte nicht einmal „geschnurpst". Das war so eine der Tücken des sich drehenden Motors. Den Kameraden erging es nicht anders. Ich flog langsam eine große Runde und machte den bescheidenen Versuch, den Lauf des Motors zu unterbrechen. Es gelang. Ich landete im Gleitflug, wenn auch etwas hart. Noch einige Probeflüge folgten.

Dann wurde unser eben mit so großen Hoffnungen begonnenes Jagdfliegerdasein zur völligen Untätigkeit verurteilt. Regen und Nebel lösten sich ab.

Zwei meiner Kameraden, Wellhaus und Rüdiger, beschäftigten sich nebenbei noch mit den Vorarbeiten zum „Noteinjährigen". Rittmeister von Brederlow machte mir den Vorschlag, mich daran zu beteiligen. Ich willigte ein. Es begann eine mächtige Büffelei. Was ich trieb, trieb ich gründlich. Vom Dezember 1916 war ich Tag für Tag, soweit nicht Flugwetter war, mit großer Begeisterung an der Arbeit. Im Französischen unterrichtete mich Günther Schuster, ein lieber Kamerad. Seit 1923 fliegt er bei der Skadta, einer Luftverkehrsgesell-

schaft in Columbien, an der die Deutsche Lufthansa beteiligt ist. Und dieser Tage lese ich zu meiner großen Freude, daß ihm mit dem „Condor" der Focke-Wulf-Werke gemeinsam mit Flugkapitän Henke ein großer Flug nach Brasilien geglückt ist.

Eines Tages aber erklärte ich Rittmeister von Brederlow, daß ich mir die Sache anders überlegt habe. Entweder werde ich durch eigene Tüchtigkeit im Krieg Offizier oder ich verzichte darauf. Hieß es nicht, jeder Soldat trage den Marschallstab im Tornister? Warum also sollte es mir nicht gelingen, es bis zum Offizier zu bringen! Alle Versuche des guten Rittmeisters und der Kameraden, mich zu überreden weiterzuarbeiten, fruchteten nichts. Die wenigsten mochten verstehen, was mich zu meinem Entschluß bestimmte. Ich wollte es nicht einem Notexamen zu verdanken haben, wenn ich eines Tages als Offizier ihnen ebenbürtig zur Seite stand, sondern meiner Tüchtigkeit als Soldat. Ich konnte fliegen und war ein guter Schütze. Alles andere mußte sich von selbst finden.

Von da an war ich wieder nur auf den Luftkampf bedacht. Aufgeregt sah ich jeden Morgen nach dem Wetter. Endlich klärte es sich auf.

Ein Wintertag war es, wie jeder andere, als ich bei aufgeklärtem Wetter mit einer neuen Maschine, einer Albatros D 2, startete, um von meinem Dämon getrieben, den Himmel nach dem Gegner abzusuchen, von dem ich Tag und Nacht träumte. Öde, in grauer gelichteter Helligkeit dehnte der Himmel sich aus. Schlechtes Revier für einen jungen, heißblütigen Jäger! Zum Teufel, dachte ich, hier oben ist der Himmel ein einziges Jagdrevier, da gibt es keine Grenzen und Jagdscheine! Ich ließ dem Motor freien Lauf.

Mein erster Luftsieg

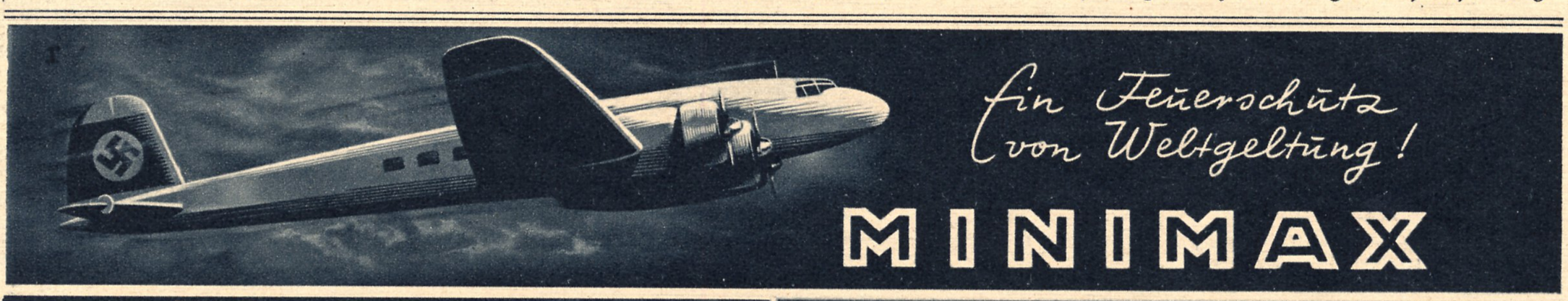
So mit mir selbst beschäftigt, zog mein Flugzeug langsam, fast träumerisch dahin. Was wissen die Menschen da unten vom Flieger! Was weiß er von denen da unten? Nichts, wollte ich sagen. Da gaben zwei faustgroße Wölkchen mir eine andere Antwort. Aha! Die alte Flak war noch immer da!

Sie war gut auf dem Posten. Elf Monate hatte sie mich geärgert und ich sie nicht weniger. Wenn sie glaubte, uns durch ihr gutliegendes Sperrfeuer an der Erfüllung unseres Fotoauftrags verhindert zu haben, so ließen wir sie in diesem Glauben und flogen noch einmal gegen das Ziel an zum Schein, nachdem wir es längst auf der Platte hatten. Scherz muß sein! Auch im Krieg! Also die gute, alte feindliche Flakbatterie — Herr gegnerischer Hauptmann, vielleicht erinnern Sie sich noch des Winters 1916 bei Verdun und schreiben mir eine Ansichtskarte! — hatte mich beim Wickel. Oder sollten die Schüsse gar nicht mir gelten? Sie lagen — Sie sehen, Herr Hauptmann, wie hoch ich Ihre Schießkunst einschätze! — eigentlich viel zu tief!

Da sehe ich etwa 200 Meter unter mir eines der Beobachtungsflugzeuge meiner alten Abteilung herumkrebsen. Und gleichzeitig sehe ich unmittelbar über Fort Douaumont noch ein anderes Flugzeug — wahrhaftig, einen Gitterschwanz!

Ohne lange zu überlegen stellte ich meine Maschine auf den Kopf und jagte an dem Beobachtungsflugzeug vorbei in die Tiefe. Daß ich den Farman nicht rammte, bleibt mir ein Wunder. Ich raste an ihm vorbei.

Verpaßt! Was sollte das heißen! War ich wirklich ein Narr? Die Maschine auf der Flügelspitze herumgerissen! Und nun begann die Kurbelei. Der Gitterschwanz war langsamer als ich. Aber mein französischer Fliegerkamerad war bei weitem der bessere Flieger. Sein Beobachter empfing mich mit ein paar anständigen Serien seines MG.'s. Was war ich doch für ein lächerlicher Anfänger! Wenn ich daran denke, wie ich mich bei meinem ersten Luftkampf anstellte, wird mir noch heute schlecht. Wenn einer, der beim Bahnübergang sieht, daß sich die Sperre bereits schließt, dennoch den Versuch unternimmt, durchzuflitzen, so nennt man das sträflichen Leichtsinn. Ich aber ahnte gar nicht die Gefahr, sah gar nicht die Sperre, handelte auch gar nicht aus sträflichem Leichtsinn, sondern nur aus völliger Unkenntnis der Sache. Wer hätte mir die Kenntnis auch beibringen sollen? Jagdfliegerschulen gab es zu meiner Zeit noch nicht. Es gab



Blendax hat Deutsches Reichspatent angemeldet!

Kolloidale Feinputzkörper!

25 Pfg.
45 Pfg.

Diese wichtige Verbesserung, ein Ergebnis langer Forschungsarbeit, gibt der Blendax-Zahnpasta folgende wertvolle Eigenschaften: Ein großer Teil der Blendax-Putzteilchen ist jetzt bis zur kolloidalen Verteilung, d. h. bis zur „Unsichtbarkeit" verfeinert. Dieser Feinputzkörper (**Deutsches Reichspatent angemeldet**) schließt jedes Zerschmirgeln des Zahnschmelzes völlig aus und gestattet außerdem eine vorteilhafte Verringerung der sonst notwendigen organischen Bindemittel.

Durch starke Adsorptionskräfte aber werden zahnsteinbildende Beläge vom Zahn und aus den Zahnwinkeln „abgesaugt" — wie Wasser mit einem Schwamm!
Die den Ansatz von Zahnstein verhütende Reinigungskraft von Blendax ist damit auf einen sehr hohen Grad gebracht, zumal noch ein mild wirkendes sauerstoffhaltiges Spezifikum beigefügt wurde. Wenn also Blendax als wissenschaftlich aufgebaute Markenzahnpasta täglich beliebter wird — hier haben Sie die Erklärung!

39/300

Und deshalb — benutzen auch Sie Blendax*

*wirksam gegen Ansatz von Zahnstein

Achtung-Aufnahme!

... Aber wo lassen wir jetzt schnell den Film entwickeln und die Abzüge machen?

Nichts einfacher als das: **Ein Photoabonnement beim PHOTOHAUS LEPPIN bestellen!** PHOTOHAUS LEPPIN ist ein vorbildlicher Betrieb, und Eure Photoarbeiten sind dort in guten Händen. Für Wehrmachtsangehörige verbilligte Preise. **Also:** Sofort ausführl. Druckschrift verlangen

PHOTOHAUS LEPPIN
Berlin W 30, Motzstraße 68
Sammel-Nr. 25 40 42

VON KEHLER & STELLING

SCHLAUCHBOOTE

—

RETTUNGS-SCHLAUCH-BOOTE FÜR SEE- UND LUFTFAHRZEUGE

—

SCHNELLBRÜCKEN

—

BALLONE UND WINDEN IN JEDER AUSFÜHRUNG

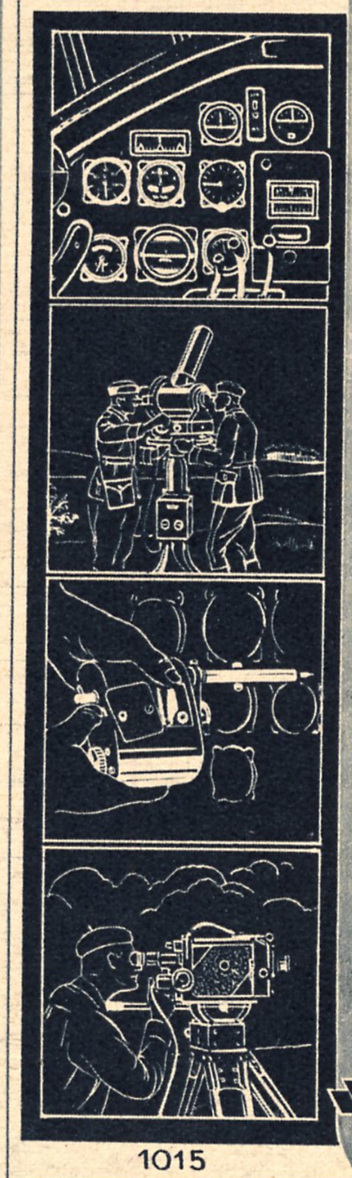
—

FALLSCHIRME IN JEDER GRÖSSE

ANSCHNALLGURTE

BERLIN-SCHMARGENDORF BERKAERSTR. 31 · 89 2378

ASKANIA



1015

AUF ASKANIA-Instrumente KANN MAN SICH VERLASSEN!

FÜR DIE LUFTFAHRT:

Vollständige Gerätetafeln.
Navigations-und
Fluglagengeräte.
Selbsttätige Steuerungen.

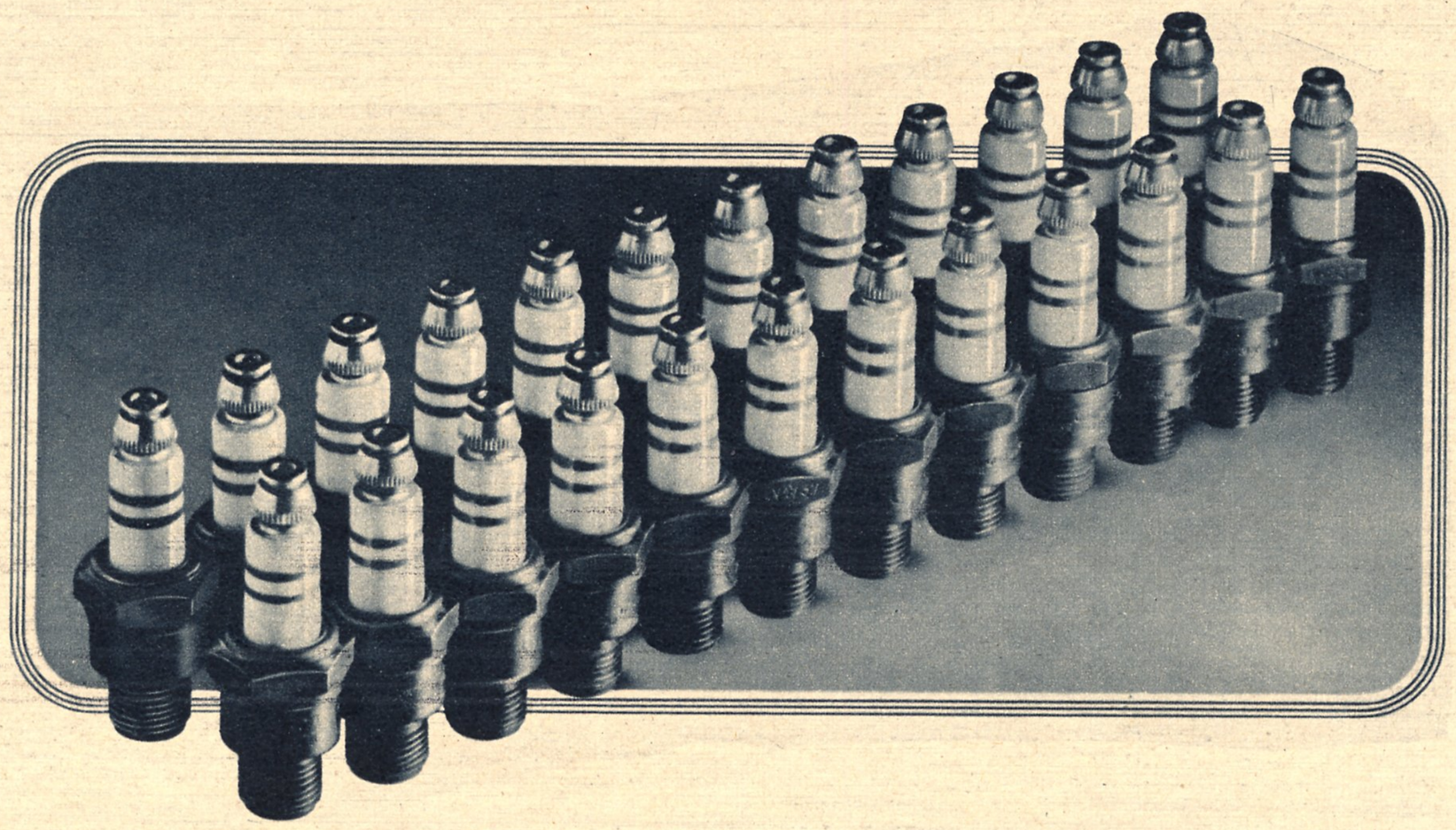
Instrumente
für meteorologische und
photogrammetrische
Zwecke

Schwingungsmeßgeräte

Kinoaufnahmegeräte
für Normalfilm

ASKANIA-WERKE
AKTIENGESELLSCHAFT
BERLIN-FRIEDENAU · KAISERALLEE 86-89

Mit 24 zuverlässigen Bosch-Kerzen



746,4 km/Std. auf Heinkel-Jagdflugzeug 755,1 km/Std. auf Messerschmitt-Jagdflugzeug

Beide Flugzeuge flogen mit Bosch-Kerzen, Bosch-Zündmagneten, Bosch-Schwungkraftanlassern, Bosch - Schnelläufer - Generatoren, Bosch - Elektromotoren, Bosch-Zündschaltern, Bosch - Brandschott - Steckdosen. Robert Bosch GmbH. Stuttgart

Seit Generationen

Gilka

Liköre Kümmel

Tauschen

Sie Ihre Kamera günstig gegen eine moderne und bessere ein. Katalog „200 Kameras Sonderliste gebr. Apparate, Hauszeitschrift kostenlos. 1 Jahr Garantie, l-a-n-g-s-a-m zahlen! Fotoarbeiten-Versand

Photo Brenner Köln SK6

Hess-Harmonikas

10 Knopftast. 4 B 8.- an
21 Knopftast. 8 B 16.- an
Clubab 26.-

Mit Rundschliffstimmen

21 Tasten 8 Bässe 20.- an
25 „ 12 „ 33.- „
25 „ 24 „ 45-52. M.

Garantiel

30 Tasten 24 Bässe 65.- an
34 „ 48 „ 81.- „
34 „ 80 „ 88.- „
41 „ 120 „ 120.- „

Bunter Katalog umsonst! Täglich Dankschreiben! Alle Musikinstrumente so preiswert in großer Auswahl!

Alle Musik von Hess Nachf.

Klingenthal-Sa. 307

Fürs Kind!

Allerlei Spielzeug

in größter Auswahl zu niedrigen Preisen. Portofrei ab Mk. 8.-

Kostenl. Katalog auch über Haushalt- und Geschenkartikel.

Franz Verheyen

Frankfurt-Main 65

Briefmark.-Zeitg. „Hansa-Post" grat. Hambg 36/790

Mutig seinen Mann stehen

in der Jugend wie im Alter. Die Lebensanforderungen werden mit dem Fortlauf der Jahre nicht geringer. Hohe und höchste Leistungen werden von Menschen zwischen dem 40. u. 60. Lebensjahre verlangt und vollbracht. Ein stabiler Organismus mit gut funktionierenden Nerven und Hormondrüsen ist eine wichtige Bedingung dafür

OKASA

bietet dem Organismus das nervennährende Lecithin sowie hormonale u. vitaminale Wirkstoffe. Es bezweckt damit Förderung der Lebens- und Leistungskraft. Okasa ist **in den Apotheken** erhältlich. 100 Tabl. Okasa-Silber für d. Mann kosten RM 8,80, Gold für die Frau RM 9,50. Zusendung d. ausführlichen Broschüre u. **Gratisprobe** veranlaßt aeg. 24 Pf. für das Porto

Hormo-Pharma GmbH, Berlin SW 88, Kochstr. 18

Billige **Briefmarken** zur Auswahl sendet **Hugo Siegert** gegründet 1893 Altona/Elbe, Alsenplatz 6

Foto

Apparate mit **10 Monatsraten** kleiner Anzahlung. 5 Tage Ansicht. Garantie. Tausch gebr. App. Katalog Fotowähler kostenl.

„Bezee" das große Fotohaus LEIPZIG Kl 63

Mit dieser Kamera immer Gute Bilder!

FOTO Etwas für Sie! für nur 5.

Auf Abzahlung monatlich

Liefern wir Ihnen diese Foto Ausrüstung 6×9: 1 Rollfilmkamera Opt. 6,3 bis 1/200 Sek. 1 Ledertasche. 1 Film u. Anltg. zs nur 29,75. Lieferung sofort. Bestellen Sie noch Heute: Rücknahme.

Defo Deutsches Foto-Versandhaus Berlin-W 9-A. 110 Linkstr. 13.

Zwischen den Zehen

Flasche 90 Pf. in Apotheken u. Drogerien

Entzündungen?

Fußbrennen, Fußgeruch?

Sichere Hilfe bringt

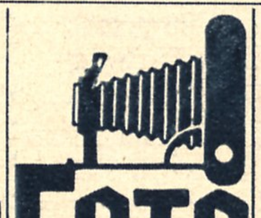
Gehwol-Fluid

Alles zum **Flugmodellbau**

Flug-Bufe

Berlin W 35, Potsdamer Str. 55

Preisliste 330 A kostenlos



FOTO

Großkatalog m. 300 sprechenden Bildern — herausnehmbarer Belichtungs-Uhr — und Hauszeitschrift kostenlos.

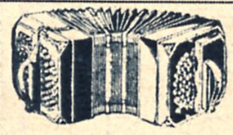
Jede Kamera 5 Tage zur Ansicht!

Tausch-Teilzahlung 10 Monatsraten

PHOTO SCHAJA

MÜNCHEN E 60

Der Welt größte Leicaverkaufsstelle



Bandonions Konzertinas

Piano-Akkordions

Zu hab. i. jed. Musikgeschäft. Montl. Ratenzahlungen. Verlangen Sie sof. Katal. gratis.

Alfred Arnold

Carlsfeld / Erzgebirge 58

Bandonion-, Konzertina- u. Piano-Akkordion-Fabrik

Spielen Sie mit in der Deutschen Reichslotterie Lose zu 3-6-12-24- RM bei vonter Staatl. Lot. Einn. GLÖCKLE BAD CANNSTATT Ziehg. 7.-8. Nov.

480000 Gewinne über 100 Millionen RM.

Winterlandschaften

glitzernder Schnee, glasklare Luft verlangen eine besondere Sicherheit im Photographieren. Es ist leichter, wenn Sie die kostenlosen Monatsveröffentlichungen lesen. Sie enthalten viele

Photokniffe

Ill. Prachtkatalog gratis. Teilzahlung! Ansichtssendungen! Kostenlose Beratung. Schreiben Sie noch heute an das

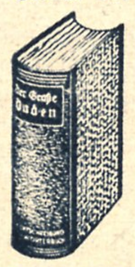
PHOTO-HAUS PAUL FRANKE

Inhaber Paul Franke & Rudolph Hensel G. m. b. H.

Berlin SW 11 Saarlandstraße 50

Falsch oder richtig?

Stickstofffrei, Dritteil, Meerrettich. Ich fahre rad — Etwas im großen treiben — Gleich ins Weite und Große gehen — Sich des langen und breiten überlegen — An Eides Statt.



Immer hilft in Zweifelsfällen

Der Große Duden

Er ist im ganzen deutschen Sprachgebiet maßgebend und das Wörterbuch mit dem neusten deutschen Sprachgut.

Teil I: Rechtschreibung
Teil II: Stilwörterbuch

Beide Teile in einen Doppelband in Halbleder-Einband gebund. mit 2 eingeschnittenen praktischen Buchstabenregistern.

Preis RM **11.80**, in Monatsraten von **2** RM an zahlbar. Erste Rate bei Lieferung. Erfüllungsort ist Leipzig. Lieferung durch Buchhandlung **Carl Heinz Finking** vorm. Buch- u. Verlagshaus „Zur Engelsburg" / Leipzig C 1, /5 Reudnitzer Str. 1-7

Fahrräder mit Tretstrahlern

„Marke Vaterland" m. Frl. u. Rücktr. v. **30.-** m. Dyn. Beleucht. v. **34.-** mit Zweigang v. **57.-**

Motorfahrräder billig. Auch Teilzahl.

Katalog mit 60 Modellen kostenlos

Friedr. Herfeld Söhne

Neuenrade i. W., Nr. 166

14 Tage Sprachunterricht

nach der bewährten Methode

Toussaint-Langenscheidt

vollständig kostenlos!

Toussaint-Langenscheidt erfordert keine Vorkenntnisse, keine besondere Begabung. Volksschulbildung genügt. Für jeden geeignet. Hunderttausende aller Berufskreise haben mit bestem Erfolg danach gelernt und so ihre Lebenslage verbessert.

Meine Aufstiegsmöglichkeit verdanke ich Ihren Werken! Seitdem ich Sprachstudien treibe, habe ich Ihre Unterrichtswerke benutzt. Auf Grund meiner guten Sprachkenntnisse wurde ich in einem kaufmännischen Betrieb angestellt, nachdem ich jahrelang als Hilfsarbeiter gearbeitet hatte. Diese Aufstiegsmöglichkeit verdanke ich Ihren Lehrwerken. *Otto Karner, Coburg, Obere Burglaß 12 (12. 6. 39)*

Das Durcharbeiten dieser Briefe wurde mir zur Leidenschaft. Ich hatte Ihre große Ausgabe Englisch bezogen und will Ihnen heut Dank sagen für das, was Sie mir mit diesen Briefen gegeben. Das Durcharbeiten dieser Briefe wurde mir zur Leidenschaft. Ich hatte Gelegenheit, mich mit Engländern zu unterhalten, die mich fragten, ob ich schon in England gewesen sei. Diesen Erfolg kann ich nur Ihren Briefen zuschreiben. *O. Schroeder, kaufm. Angest., Düsseldorf (4. 1. 39)*

„... Erfolge dank Ihrer hervorragenden Methode." Mein Mann hat durch Ihre Methode Deutsch, Englisch, Französisch und Italienisch gelernt und beherrscht diese Sprachen in Wort und Schrift. Nur durch seine Erfolge dank Ihrer hervorragenden Methode habe ich Mut bekommen, die für Deutsche so schwere tschechische Sprache zu erlernen. *Frau Liesl Andergast, Wien, Daungasse 1 (25. 1. 39)*

Das sind nur drei von den täglich eingehenden Erfolgsberichten. Auch Sie schaffen es, versuchen Sie es nur. Teilen Sie uns auf nebenstehendem Abschnitt mit, welche Sprache Sie erlernen wollen. **Wir senden Ihnen Lehrmaterial für 14 Tage kostenlos u. portofrei zu.** Es braucht nicht zurückgesandt zu werden. Sie gehen damit auch keinerlei Verpflichtung zum Kauf oder Abonnement ein. Senden Sie den Abschnitt heute noch ab!

Bitte, recht deutlich zu schreiben!

Ich ersuche um Zusendung der in dem „Adler" angebotenen Probelektion der

---

Sprache, kostenlos und unverbindlich

Name: .....

Ort u. Post: .....
839

Straße: .....

Langenscheidtsche Verlagsbuchhandlung (Professor G. Langenscheidt) A. G. Berlin-Schöneberg 839

Neue Zeitung und Preisliste kostenlos. Griefm. Greif Leipzig l 163

VERGRÖSSERUNG

vom Kleinfilm 24×36

5× 8 10 Pf.
7×10 15 Pf.

Bildmuster umsonst!

Photo-Görner DRESDEN 180

Mensch und Sonne

Ein kämpferisch-leidenschaftliches Buch für die große Idee der **Freikörperkultur**

96 Abbild. zeigen die Schönheit des weibl. und männlich. Körpers 258 S. geb. RM **4,90**

Dein Ja zum Leibe

Sinn und Gestaltung Deutscher Leibeszucht. Mit 94 Körperbildern des weibl. und männl. Körpers 192 S. geb. RM **5,20** einschließlich Porto. Nachnahme 35 Pfg. mehr. Beide Bücher zus. RM **9,30** Rücknahme b. Nichtgefallen

Versandbuchhandlung Urano F 13

Frankfurt a. M. 1

Postscheckkonto 74 81

Liebe u. Ehe

Ein Buch für Eheleute u. alle, die es werden wollen

Von Fachmann und Arzt geschrieben. Nützliche Winke, hygienische Ratschläge, ernste offene Aufklärung über Werbung, Brautzeit, Rasse, Vererbung, Ehe, Geburt und Kind. 480 Seiten und 48 zum Teil farbige Abbildungen auf Kunstdruck, solid in Ganzleinen gebunden, RM 6,45 einschließlich Porto (Nachn. RM 6,75). Bitte Alter und Beruf angeben. **Garantie: Rücknahme bei Unzufriedenheit!**

Buchversand Gutenberg, Dresden A 356

Tanz im Selbstunterricht

mit 174 Bildern. Sie lernen bequem und sicher **zu Hause die modernen Tänze,** alle Schritt-, Rund- und Gesellschaftstänze, ferner **den guten alten Walzer (auch linksherum), Polka, Rheinländer, Menuett, Figurentänze usw. Jeder Schritt genau abgebildet und erklärt. — Dazu: „Die Kunst zu plaudern und gewandt zu unterhalten",** die Sie befähigt, sich überall beliebt zu machen. Bestellen Sie die Auflage **„Der flotte, redegewandte Tänzer", RM 3,85** einschl. Port. Nachn. RM 4,15

1939/40:

Buchversand Gutenberg Dresden-U 356

Porzellane Bestecke nur Qualitätsware

12 Monatsraten. Katalog frei **Breidenbach** KÖLN 131b Brückenstr.

... und mittwochs „Die Woche"

Bei Rheuma

Gicht, Harnsäure Arterienverkalkung

nimm

Radiosclerin

Probetabletten und Literatur kostenlos

Radiosclerin G. m. b. H.

BERLIN SW 68/17

Alexandrinenstraße 26

England will uns ausrotten!

Seit Jahrhundert. läßt der Brite andere Völker für seine Interess. bluten! Die aufsehenerreg. Neuerscheinung: **„Bibel, Scheckbuch und Kanonen"** enthüllt die Zusammenhänge um den Kampf für unser Recht. M. 5,80 u. Spesen geg. Nachn. durch Buchhandl. **KARL P. GEUTER, STUTTGART - 51**

Für RM 1.75 monatlich

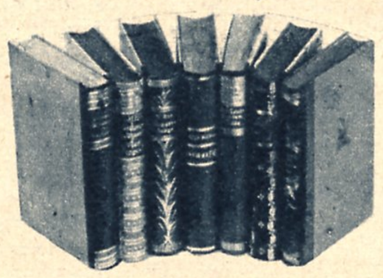
erhalten Sie als Abonnent der Buchgemeinde jährlich

12 prächt. Monatshefte

mit fesselnden Romanen und interessanten Bildberichten sowie

7 wertvolle Büche

berühmter u. beliebter Schriftsteller (z. B. Bloem, Burg, Frenssen, Ganghofer, Heer, Speckmann, Lagerlöf, Renker, Schröer, Undset) in Lederrücken und Goldprägung.



Eine Bücherei von bleibenden Wert

Völlig freie Auswahl a. 230 Bd. d. mod. Schrifttums u. d. Weltliteratur

BESTELLSCHEIN

An die Buchgemeinde Berlin SW 68, Friedrichstraße 10

Für **ein Probeabonnement** a. ½ J. Die 6 Monatssendg. erwarte ich unter Nachn. v. RM 1,75 zuzügl. Porto

Name: .....

Beruf: .....

Wohnung: ..... A

noch nicht einmal ein Umschulen auf Jagdflugzeuge. Man wurde in die Kiste gesetzt, und dann hieß es: Los! Jeder mußte seine eigenen Erfahrungen machen. Und das war vielleicht gut so!

Xmal raste ich an dem Farman vorbei und schoß, was das Zeug hielt. Endlich bemerkte ich, daß der Beobachter nicht mehr zu sehen war. Wo war er? Hatte er sich versteckt, war er verwundet oder tot? Da sah ich, daß der Gitterschwanz sich neigte und zu trudeln anfing. Ich blieb mit aller Verbissenheit hinter ihm her. Eine Staubwolke! Ein Bersten und Zusammenbrechen! Um ein Haar wäre ich neben ihm in den Hügel gestoßen. So tief war ich. Ein wildes Geknatter und Pfeifen von Kugeln! Man schoß von unten auf mich! Bis auf 60 Meter war ich dem Erdboden nahegekommen. Nun hieß es, Gas geben und wegkommen! Heraus aus dem pfeifenden, zischenden Hexenkessel! Glückssache war das! Und es gelang. Vor Aufregung naß bis auf die Haut, raste ich über die Erde. Da sah ich Azanns unter mir liegen.

Mein erster Luftsieg!

Und doch konnte ich nicht froh darüber sein. Jetzt, nachdem alles vorüber war, dachte ich nur noch an die beiden tapferen Kerle, die nun auf dem Hügel lagen, tot oder mit gebrochenen, verstümmelten Gliedern. Ich dachte an ihre Eltern, Geschwister, vielleicht waren sie verheiratet, hatten Kinder oder eine Braut. Und was vorher „Laurigkeit" hieß und von dem inneren Schweinehund herkam, das hieß jetzt Mitleid und kam aus dem reinsten Herzen. Wir waren ja keine Maschinen, die sich bekämpften, sondern Menschen. Und was wir vernichteten, waren Maschinen — und Menschen. Nur der kann leichtfertig über diese Tatsache hinweggehen, der nie den Gegner und Menschenbruder vor seinen Augen hat in den Tod gehen sehen. Das hat mit Sentimentalität nichts zu tun! Sentimentalität ist übertriebenes Verschwenden von Gefühlen an etwas, was sich nicht lohnt. Aber handelte es sich um Menschenleben?! Dieses Mitfühlen und Mitleiden mit dem anderen, der als Gegner unser Todfeind und als Kreatur unser Mitbruder ist, das ist ein Problem des Krieges, das keiner je lösen wird. Mit Notwehr allein ist das nicht abgetan. Ich gestehe, daß ich nach meinem ersten Luftsieg todtraurig war, genau so wie nach meinem zehnten, zwanzigsten, dreißigsten. Veranlagung oder Herzenssache! Und doch, um ganz ehrlich zu sein, wenn ich mich dessen auch schäme, es mischte sich schon bei dem ersten in die Trauer um die toten Fliegerkameraden noch ein anderer Gedanke, ein sehr banaler und selbstischer: Wird man den Luftsieg auch anerkennen? Und bald vergaß ich meine besiegten Kameraden so völlig, daß nur noch dieser eine Gedanke mich beherrschte. Wie konnte ich es anstellen, daß dieser, mein erster Luftsieg bestätigt wurde? Da entsann ich mich wieder meiner alten Kameraden. Sie lagen ja nicht weit von hier, und ich landete auf dem vertrauten Flugplatz.

Obwohl es schon Nachmittag war, ließ Hauptmann Funk, der mich herzlich begrüßte, ein Fotoflugzeug starten, das von den Trümmern des abgeschossenen Gitterschwanzes eine Luftaufnahme machte. Mit den Glückwünschen der Kameraden, mit Schnurps, dem Fliegerhund, den man mir zum Geschenk machte, mit Eiern und Butter an Bord, startete ich wieder und flog zur Staffel zurück.

Es war der 24. Dezember 1916, und ich kam gerade zur Weihnachtsbescherung zurecht. So erhielt ich als Weihnachtsgeschenk meinen ersten silbernen Pokal mit der Inschrift „Dem Sieger im Luftkampf". Ein Jahr später wäre er aus Eisen gewesen, sein Wert wäre der gleiche geblieben. Viel Sekt wurde an diesem Abend getrunken. Mochte ich äußerlich auch lachen, innerlich blieb ich traurig und doppelt traurig, weil es gerade der „Heilige Abend" war, woran ich während des ganzen Fluges mit keinem Gedanken gedacht hatte. Meine christliche Moral geriet in Konflikt mit einer höheren oder tieferen

„Moral", die keine Moral mehr war, sondern das Leben selbst. Und das Leben ist Kampf. Gott schuf den Kampf, und Gott liebt den stärkeren Kämpfer. Er war noch nie mit den schwachen Bataillonen. Ist nicht die ganze Natur ein Hymnus auf den Sieg?

Ein Mißerfolg mit Notlandung

Allen weihnachtlichen Stimmungen und weichen Gefühlsregungen zum Trotz startete ich bei einer Kälte von 17 Grad, warm vermummt gleich am nächsten Morgen, dem ersten Weihnachtsfeiertag, zu einem neuen Jagdflug. Als Opfer hatte ich mir einen Ballon ausersehen, der seit drei Wochen in der Gegend von Pont à Mousson stand.

Unseren Werkmeister, eine „Kanone" auf seinem Gebiet, hatte ich in mein Vorhaben eingeweiht. Er hatte meine Munition umgurten lassen. Denn für Ballonangriffe war eine besondere, phosphorhaltige Brandmunition erforderlich, für die man noch obendrein einen Ausweis brauchte, den ich mir gleichfalls beschafft hatte. Wer ohne ihn mit Brandmunition vom Gegner erwischt wurde, riskierte erschossen zu werden.

Mit der gleichen Maschine wie am Tage vorher, einer Albatros D 2, die ich „Mops" getauft hatte, schraubte ich mich geduldig 4500 Meter hoch. In dieser Höhe, in der die eisige Luft das Atmen zur Qual machte, flog ich den etwa 25 Kilometer hinter der feindlichen Front hängenden Ballon an.

Fortsetzung folgt

Dieser Globus ist zugleich ein Schmuck des Zimmers! An Stelle der alten Gipsfigur tritt für den modernen Menschen der Columbus-Globus. Sie können nichts Schöneres schenken

Mit den neuen Grenzen!! Modell 1940

Mit niedrigem Fuß
Mit poliertem Meridian
Mit Kompaß
Mit Buchbeigabe Erde und Mensch
Mit Lupe
Mit Anleitung
Mit Ortsregister und Länderstatistik
Umfang 108 cm
Preis 36,— RM

DREI-KEGEL-VERLAG
Dr. P. Oestergaard K. G.
Abtlg. Versandbuchhandlung
Berlin-Lichterfelde
Karwendelstr. 35
Postscheck-Konto
BERLIN 154096

Mit den neuen Grenzen, auch in Polen!

Die Welt in der Wohnstube

Mit den neuen Grenzen! Lieferung sofort

Der schönste Zimmerschmuck!

Fast jeden Morgen und Abend lesen Sie Ihre Zeitung und ziehen dadurch in Ihre trauliche Wohnstube die große Welt. **Deutschland kämpft um seine Existenz** — sein Gegner ist **England** — sein Freund ist **Rußland. Wissen Sie, wie groß Rußland ist? Wissen Sie, was England bedeutet?** - Kennen Sie die Ausdehnung seiner riesigen Kolonien? — In Ihre Wohnstube gehört der Columbus-Globus, er ist die Welt im kleinen. Er zeigt Ihnen das Antlitz der Erde, ihre Kontinente und Ozeane. Die Kolonien tragen die Farben der Mutterländer, so, daß die Machtbereiche der Großstaaten gut zu erkennen sind. Dieser Globus ist

die Ergänzung der Bibliothek

Was Sie auch immer lesen mögen, immer finden Sie Dinge, die eine schnelle Orientierung auf dem Globus wünschenswert machen. Im Kino erlebten Sie Afrika, Asien und die Südsee, mit dem Radio umspannen Sie in Sekunden den Erdball, und durch den Bildfunk werden Sie bald nicht mehr bloß die Welt hören, sondern auch sehen. Unter solchen Umständen kann jeder mit Recht sagen: Die Welt ist mein Feld. Diese Welt aber führt Ihnen der Columbus-Erdglobus vor Augen. Er ist das getreue Abbild unserer Mutter Erde.

Weihnachts-Angebot für die Leser

Wir liefern diesen Columbus-Erdglobus, **der soeben vollständig neu revidiert und ergänzt wurde, mit Buchbeigabe, Anleitung zum Gebrauch, Kompaß, Lupe und Ortsregister** zum Preise von 36,— RM

ohne Preiserhöhung **gegen Monatszahlungen v. nur 3.60** **1. Rate 1. 12. 39**

Columbus Erdglobus mit Buchbeigabe

Beschreibung: Das neue Modell des Columbus-Erdglobus zeigt die letzten Grenzveränderungen (im mitteleuropäischen Raum) sowie Forschungsergebnisse. Die Ausstattung ist weiter verbessert. Der Meridian ist **graviert und hochfein poliert.** Der Fuß, Mahagoni poliert, niedrig, für den Schreibtisch, zeigt eine moderne Form, in den Fuß ist ein mit Facette versehener Kompaß eingelassen. Die beklebte Kugel wird mit einem besonderen, wasserhellen, spiegelblanken Hartlack überzogen und ist abwaschbar. Das Erdbild wird in **über 22 verschiedenen Farbabstufungen wiedergegeben,** in Rand u. Flächenkolorit, die Erdformationen, **die Gebirge** sind trotz des politisch-wirtschaftl. Kartenbild. durch Schraffenterrain zur Darstellung gebracht worden. Der Globus zeigt neben den politisch. und geographischen Verhältnissen **die wichtigsten Daten der Rohstoffwirtschaft der Erde.** Es sind durch besondere Zeichen und Farben die Lagerstätten von Kohle, Eisen u. Erdöl kenntlich gemacht. Von den wichtigsten pflanzl. Produkten findet man Kautschuk, Baumwolle sowie Getreide, Reis u. Mais. Von den tierischen Produkten Rinder-, Schweine- u. Schafzucht. **DIE BUCHBEIGABE Erde u. Mensch** von Dr. **Jes. Petersen.** 200 S., reich illustr., hübsch geb. m. Schutzumschlag. **Wir geb. stichwortartig die Themen, die v. Dr. Jes. Petersen in seinem Buche behandelt werden:** Wie ist die Erde entstanden? — Ein Stern unter Sternen — Wie entsteht das Gebirge, der Ozean, Wind und Wüste? — Die Erde vor dem Menschen — Versunkene Kontinente, ausgestorbene Lebewesen — Der Mensch ein Tier — Menschenaffe und Affenmensch — Die Besiedlung des Planeten — Die Beherrschung des Planeten — Wie sind die Rassen zu erklären? — Die Entstehung der Staaten — Die Aufteilung der Erde unter die Menschen — Sieger und Besiegte — Die Großmächte und ihre Politik auf dem Globus usw. Eine Erd- u. Menschengeschichte v. d. Uranfängen der Entstehung uns. Planeten bis zu dem modernen **Kampf ums Dasein** der großen Rassen u. Völkerschaften. Daneben das Ortsregister u. die Länderstatistik: Die Erde in Wort u. Zahl.

Bestellschein

Unterzeichneter bestellt bei dem **Drei - Kegel - Verlag, Abteilung Sortiment, Berlin - Lichterfelde, Karwendelstr. 35,** unter Bezugnahme auf das Angebot im „Adler" .... Exemplare **Columbus - Erdglobus Modell 1940** Preis 36,— RM, Verkehrs- und wirtschaftspolitische Ausgabe nebst Buchbeigabe „Erde und Mensch". Mit Kompaß, Lupe und Anleitung etc. — gegen bar — gegen Monatszahlung von 3,60 RM. Der ganze Betrag — die 1. Rate — folgt gleichzeitig — ist nachzunehmen. Erfüllungsort für beide Teile Berlin - Lichterfelde. Postscheckk. Berlin 154096. Eigentumsvorb. bis zur völlig. Bezahlung wird anerk. — Nichtgewünscht. streichen

Ort u. Dat. .....

Name u. Stand .....

Adr. .....

SCHLUSS VON SEITE 16

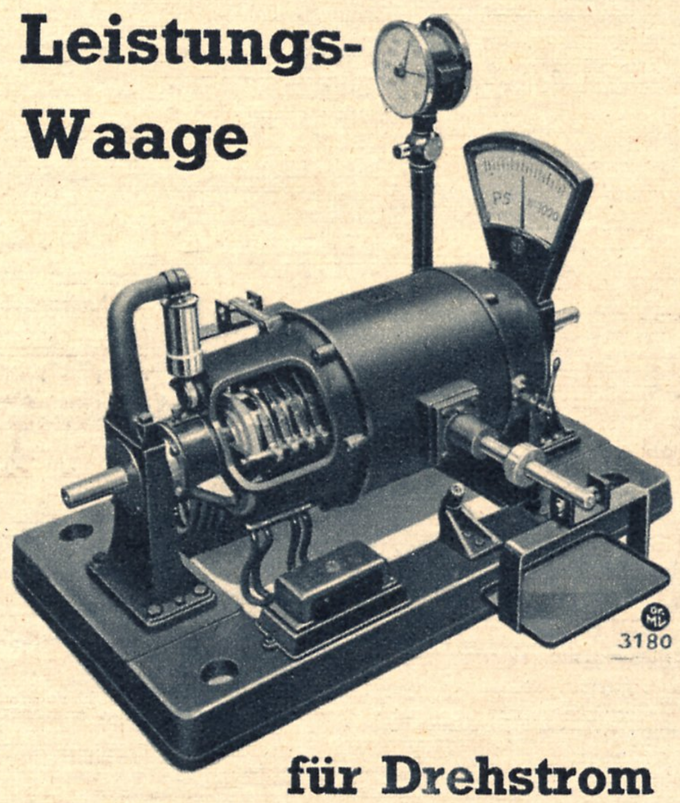
Wir denken da weniger an die materielle Förderung als vielmehr daran, daß das Reich die deutsche Luftfahrtindustrie mit Aufträgen bedachte, die — sowohl der Größe des Auftrags als auch der gestellten Frist nach — über das Maß jeder menschlichen Erfüllungskraft zu gehen schienen. Das Ausland, das in den letzten Jahren voller Neid auf die deutschen Anstrengungen auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens gesehen hat, hat für die Verwirklichung des manchmal schier unmöglich Scheinenden ein richtiges Wort gefunden, als es von dem „deutschen Wunder" sprach.

Aus eigener Kraft hat die deutsche Luftfahrtindustrie, mag es die des Flugzeug- oder Motorenbaues, des Zubehörs oder der Prüf- und Meßgeräte, des Lichtbildgeräts, der Bodenanlagen oder der Waffen und Bomben sein, dieses Wunder vollbracht. Gewiß, das Reich hat hier die Erstellung großer und ausreichender Fabriken ermöglicht oder erleichtert — was das Reich ihr aber nicht geben konnte, das waren die Menschen, die in diesen Fabriken arbeiten sollten. Die Luftfahrtindustrie aber hat sie gefunden und an den richtigen Platz gestellt: angefangen mit dem genialen Konstrukteur und Erfinder, der den hohen Flug seiner Gedanken auf das Zeichen- und Konstruktionsbrett bannt und dem feinsinnigen Arbeiter, der die Zeichnung im naturgetreuen Modell Gestalt annehmen läßt, bis zu den Tausenden von spezialisierten Handarbeitern, die Teil auf Teil des Flugzeugs entstehen lassen, und den selbstlosen, mit verantwortungsvollster Aufgabe betrauten Werkfliegern, die das neue Flugzeugmuster zum ersten Male einer Bewährungsprobe unterziehen, die auf Biegen und Brechen für die Maschine, auf Tod und Leben für den Menschen geht. Jeder an seinem Platz — am richtigen Platz, das war die erste Voraussetzung für den Erfolg, eine auf Gedeih und Verderb zusammengeschlossene Werks- und Arbeitsgemeinschaft, das war die unumstößliche Gewißheit für die Erfüllung der hohen Aufgabe im Dienst des Vaterlandes, im Dienst der Luftwaffe. Wahrlich: „Das Aschenbrödel von gestern ist zum strahlenden Stern am Luftfahrthimmel unseres Erdballs geworden!" Die deutsche Luftfahrtindustrie, selbst in schlimmsten Notzeiten von einem unbändigen Arbeitswillen und von einem durch nichts unterzukriegenden Entschluß zur Behauptung erfüllt, hat erst in den letzten viereinhalb Jahren die Krönung ihres Daseins erhalten: sie wurde die Waffenschmiede der deutschen Luftwehr! Eine Ehrenbezeichnung, auf die sie stolz sein darf, heute und immerdar.

Zoellner-Lacke für die *Flugzeugindustrie*

ZOELLNER-WERKE
Ges. für Farben- und Lackfabrikation m. b. H.
Berlin-Neukölln · Neukirchen Obpf. · Gegr. 1796

Präzisions-Schnell-Leistungs-Waage



für Drehstrom

Tornado FABRIK ELEKTRISCHER MASCHINEN UND APPARATE NACHFOLGER • BERLIN N 65

Nur RM 2.85 monatl.

Heldentafeln

Bücher von deutschem Geist und deutscher Tatkraft

Richthofen: Der rote Kampfflieger Plüschow: Die Abenteuer des Fliegers v. Tsingtau / Schoen: Die Hölle von Gallipoli / Schoen: Auf Vorposten für Deutschland / Röck: Die Festung im Gletscher / Valentiner: U 38, Wikingerfahrten eines deutschen U-Bootes / Schoen: Auf Kaperkurs / Schoen: Kreuzerkrieg führen! Fürbringer: Alarm!! Tauchen! / Wehr: Tannenberg — Diese 10 Ganzleinen-Bände in Kassette mit 2482 Seiten Text u. 214 Bildern kosten zusammen nur RM 28.50. Ich liefere die 10 Bücher ohne Preisaufschlag geg. Monatsraten von RM 2.85. Die erste Rate ist zahlbar bei Lieferung. Erfüllungsort ist Dortmund. **Buchhandlung F. Erdmann, Dortmund 47, Gutenbergstr. 35, Postschließfach 307**

Kleine Soldatenbücher

Jeder Band 95 Rpf. Gewicht 110 gr

Infanterie: Hein, Greift an, Grenadiere!
U-Bootswaffe: Forstner, U-Boot vor dem Feind
Artillerie: Kunowski, Eine Batterie verstummt
Luftwaffe: Italiaander, Pour le mérite-Flieger mit zwanzig Jahren
Kavallerie: Loeff, Ulanenpatrouille
Pioniere: Jahn, Pionier Bombek
Hochseeflotte: Loeff, Schlachtkreuzer im Feuer
Schutztruppe: Dullo, Deutsche kämpfen in Afrika

Gustav Weise Verlag / Berlin

Flug-u.Schiffs-Modellbau Baupläne, Werkstoffe. Kat. grat. J. BRENDEL Limburgerhof 7 Pfalz

Ingenieurschule Seestadt Wismar 10

Höhere Technische Lehranstalt für Leichtbau-, Automobilbau-, Luftfahrttechnik. Maschinenbau und Elektrotechnik (reichsanerkannt).

M. HENSOLDT & SÖHNE
Optische Werke A.G. WETZLAR

WAGENER & CSASTEK BAUUNTERNEHMUNG

BERLIN-CHARLOTTENBURG 4
KANTSTRASSE 118 FERNRUF 31 81 41
und
MÜNCHEBERGER SÄGEWERK WAGENER & CSASTEK
MÜNCHEBERG (MARK)
MÜNCHEHOFER WEG 48-50
FERNRUF: MÜNCHEBERG 302

Gegen Berufsangabe erhalten Sie

ohne Nachnahme mit 30 Tagen Ziel

Porto und Verpackung frei

den *Füllfederhalter „Gala 100"*

Ohne Risiko

ist dieses Angebot für Sie, weil ich von der Qualität meiner Halter überzeugt bin. In der kurzen Einführungszeit erhielt ich viele begeisterte Anerkennungsschreiben. — In aller Ruhe können Sie den Halter in Ihrer Wohnung prüfen. Wenn Sie nur etwas daran auszusetzen haben, senden Sie denselben zurück. Eine Verpflichtung haben Sie nicht.

Die Vorteile:

1. Schaft, Kappe und **durchsichtiges Vorderteil** sind **unzerbrechlich.**
2. **Großer Tintenraum,** wobei der Tintenvorrat ständig zu sehen ist.
3. Einfaches Füllen durch Vor- und Rückschrauben des Saugkolbens.
4. Große Feder mit **Iridiumspitze,** die Sie in jahrelangem Gebrauch nicht abschreiben können.

Der „Gala 100" kostet **3,85** RM

In vier verschiedenen Farben wird derselbe hergestellt: Schwarz, grünperl, blauperl und braunperl. Die Feder ist in folgenden verschiedenen Spitzen lieferbar: **extrafein, fein, mittel, breit und schräg.** Eine Postkarte genügt. Geben Sie bitte die Farbe und Federspitze an.

Wollen Sie weniger ausgeben?

Auch dann habe ich für Sie das Richtige. Der „Gala 33" kostet nur **2,65** RM In den gleichen Farben und Federspitzen, jedoch in etwas geringerer Qualität. Ich liefere den „Gala 33" zu den gleichen Bedingungen.

Für diesen Halter 3 Jahre Garantie!

Auf Wunsch auch spesenfreie Nachnahme

G. Sasse · Essen · Schließfach 754/15

Denken - Raten - Lösen!

Nachdruck verboten

Silbenrätsel

a — art — be — bel — ber — ber — dan — die — du — e — ei — eis — er — gel — gen — glau — in — lan — le — le — leb — lei — ler — li — ma — mo — neh — nen — ner — neu — nis — no — not — rei — renz — rol — rung — sel — sil — sta — strie — te — tor — tu — tur — vo — wo

Aus vorstehenden 47 Silben sind 17 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und vierte Buchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Wort von Schiller ergeben.

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 Antriebsmaschine, 2 bedeutsames Geschehnis, 3 Kinderspielzeug, 4 Standbild, 5 besonderer Wesenszug, 6 Gewebe, 7 römischer Lustspieldichter, 8 Metallegierung, 9 gefiederter bunter Wasseranwohner, 10 Kunstgebiet, 11 rückständige Auffassung, 12 stimmungsvolles Tonstück, 13 schmaler Landstreifen an der Küste, 14 germanischer Gott, 15 Teil der Volkswirtschaft, 16 Insekt, 17 Wiener Walzerkomponist. 50025

Verschmelzungsrätsel

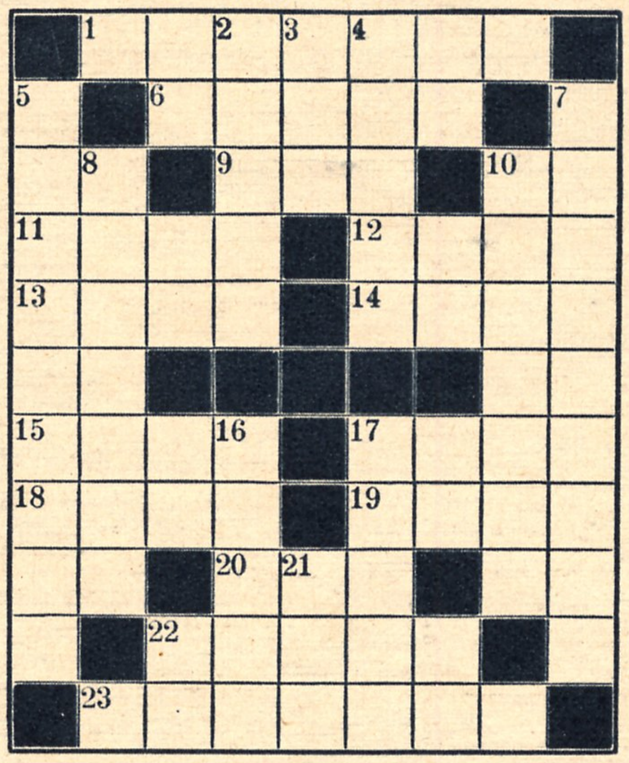
Uhr — Wange, Akt — Hai, Heil — Garn, Oder — Darm, Denar — See, Spion — Ode, Ratte — Inn, Ger — Sieb, Trog — Linz

Die vorstehenden Wortgruppen sind so zu verschmelzen, daß man je ein Wort nachstehender Bedeutung erhält. Die Anfangsbuchstaben der gefundenen Wörter nennen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, einen Rassehund.

1 Zahlungsmittel, 2 Heimat des Odysseus, 3 fremdländisches Rauchgerät, 4 Höckertier, 5 Tonstück, 6 griechischer Gott, 7 Erziehungsanstalt, 8 schwimmendes Gletscherstück, 9 deutscher Opernkomponist. 50026

Kreuzworträtsel

Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 mathematische Figur, 6 deutscher Dichter im vorigen Jahrhundert, 9 französische Münze, 11 Teil des Kopfes, 12 schmale Brücke, 13 Wahrnehmungsfähigkeit, 14 nordische Dichtung, 15 Begrenzung, 17 Opernlied, 18 Stadt in Westfalen, 19 Stadt in Belgien, 20 Getränk, 22 Flußregulierungsbauwerk, 23 griechische Göttin;



b) von oben nach unten: 2 chemischer Grundstoff, 3 Musikstück, 4 Fischereigerät, 5 Stadt am Inn, 7 Genußmittel, 8 Stadt in Italien, 10 Wüstenbewohner, 16 Zeitangabe, 17 Handelsvertreter, 21 Gemeinschaft. 49981

Auflösungen aus voriger Nummer

Kreuzworträtsel: a) 1 Spitzmaus, 7 Pol, 8 Elite, 10 Ran, 11 Trog, 13 Zeug, 14 Ob, 16 Bob, 17 Ode, 18 Ar, 20 Aden, 22 Akte, 24 Gas, 27 Eleve, 28 Zar, 29 Niederung; — b) 1 Spitzbergen, 2 Poe, 3 Zeno, 4 Air, 5 Utah, 6 Senftenberg, 9 Arg, 11 Tuba, 12 Go, 15 Bode, 19 Ra, 20 Ate, 21 Bali, 23 Klee, 25 See, 26 San.

Silbenrätsel: Das Wichtige bedenkt man nie genug. — 1 Desinfektion, 2 Arithmetik, 3 Superintendent, 4 Wigwam, 5 Iduna, 6 Chamäleon, 7 Tizian, 8 Isolani, 9 Gazelle, 10 Ernennung, 11 Blaubeere, 12 Estragon, 13 Drahtverhau, 14 Engerling.

Buchstabenmischung: 1 Kabinett, 2 Ukelei, 3 Niederwald, 4 Steinbock, 5 Thusnelda, 6 Fortuna, 7 Luftschiff, 8 Umbruch, 9 Germania. — Kunstflug.

Unser Büchertisch

„Männer am Feind". Von Rolf Bathe. Gerhard Stalling-Verlag, Oldenburg-Berlin. 439 S. Brosch. RM 4,80, Ganzl. RM 5,60.

Mit vielfach unbekanntem Material, in jahrelanger Arbeit aus Heeresarchiven und -berichten, Truppengeschichten und Tagebüchern zusammengetragen, schuf Rolf Bathe diese starke und eindringliche Weltkriegserinnerung. Es ist ein Kriegsbuch, das unter der Vielzahl seinesgleichen einen besonderen Platz beanspruchen darf. In acht Kapiteln, denen die „Acht Pflichten des deutschen Soldaten" vorangestellt sind, schildert der Autor die heldischen und doch so selbstverständlich erscheinenden Taten jener Männer, die am Feind standen, gleich, in welchem Rang und in welcher Truppe. In lebendigen Szenen rollt der Kriegsalltag mit allen Spannungen vor uns ab, in dem der Arzt und Krankenträger, der Telefonist und Munitionsfahrer eine ebenso wichtige und unvergängliche Rolle spielten wie Stoßtruppführer oder Maschinengewehrschützen. Es ist ein Buch im soldatischen Geiste der Deutschen, den der Weltkrieg unsterblich gemacht hat.

Fritz Dettmann

Geschäftliches

Ein Teil der Auflage enthält eine Werbeschrift der Firma **Meier & Hinrichs, Hamburg-Altona 1,** Winterstr. 4/8

Hier ist mehr Wert auf Güte des Inhalts als auf kostspielige Ausstattung gelegt. Da es dem Kenner nicht auf die Packung, sondern auf den Tabak ankommt, wurde durch diese vernünftige Einstellung die ECKSTEIN zur meistgerauchten Zigarette Deutschlands.

Eckstein

3⅓ Pfg.

Der Adler erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf, monatlich, einschließlich 6 bzw. 9 Rpf Postgebühren, hierzu 2 Rpf Zustellgeld je Heft. Hauptschriftleiter Hermann Schreiber, Berlin W 15. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Frohnau. Pl. 2. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher-Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. — Entered as second class matter April 14, 1939 at the post office at New York, N. Y., under the Act of March 3, 1879. (Sec. 523, P L and R.)

Sturzkampfflugzeug
JUNKERS - JU 87
JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G. DESSAU